Anno XIV - N. 1

6 Gennaio 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4896) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

R. DECRETO 2 *dicembre* 1920, *n.* 1790, *concernente la vigilanza tecnica sulle costruzioni di case popolari ed economiche che vengono eseguite col contributo governativo nel pagamento degli interessi o con mutui somministrati dalla Cassa depositi e prestiti* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto il R. decreto-legge del 30 novembre 1919, n. 2318, concernente il testo unico delle disposizioni relative alle case popolari ed economiche;

Constatata la necessità di vigilare la esecuzione dei lavori che si eseguono con finanziamento statale, allo scopo di controllare la erogazione dei fondi ed esigere che le costruzioni procedano in piena conformità ai piani approvati;

Ritenuto che all'attuazione dei compiti predetti deve concorrere l'utilizzazione dei vari elementi tecnici dipendenti dalle varie amministrazioni dello Stato, delle provincie dei comuni e degli enti autonomi che sono emanazione dello Stato o da questi vigilati;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato per l'industria e il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La vigilanza tecnica sulle costruzioni di case popolari ed economiche che vengono eseguite col contributo governativo nel pagamento degli interessi o con mutui somministrati dalla Cassa de-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 dicembre 1920, n. 304.

positi e prestiti è esercitata in tutto il Regno dai funzionari del genio civile, degli uffici tecnici di finanza, del servizio costruzioni delle ferrovie di Stato, dei servizi che offrano affinità tecniche nei Ministeri dell'agricoltura e del lavoro, degli uffici tecnici dei comuni, delle provincie, degli istituti autonomi per case popolari e in genere col concorso di ogni altra amministrazione o istituzione che emani dallo Stato o sia da questo vigilata.

Art. 2.

L'incarico ispettivo ai funzionari di cui al precedente articolo è conferito dalle autorità dalle quali rispettivamente dipendono, su richiesta del Ministero d'industria e commercio rivolta alle autorità predette o direttamente o a mezzo del prefetto.

Ai funzionari che eseguono ispezioni a norma del presente decreto spettano le competenze che per tale genere di ispezioni sono stabilite a favore dei funzionari del genio civile, ovvero quelle competenze che le varie amministrazioni abbiano in consuetudine per missioni affini.

Le spese relative sono a carico delle aziende costruttrici ispezionate e saranno liquidate in base a distinta che sarà trasmessa alle aziende stesse dall'amministrazione alla quale appartiene il funzionario.

Art. 3.

Il ministro d'industria e commercio è incaricato di emanare le norme per l'esecuzione del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 dicembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — ALESSIO.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

R. DECRETO 2 *dicembre* 1920, *n.* 1792, *che apporta variazioni alle assegnazioni di cui alle lettere* z-26, *dell'art.* 1 *del decreto Luogotenenziale* 7 *febbraio* 1919, *n.* 150, *per la ripartizione di un miliardo autorizzato per opere pubbliche, dal decreto Luogotenenziale* 17 *novembre* 1918, *n.* 1698 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 7 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698;

Visto il decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, successivamente modificato, per la ripartizione dell'assegnazione straordinaria di un miliardo da stanziare nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici;

Ritenuta la necessità di apportare alla ripartizione medesima ulteriori modifiche;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Le assegnazioni di cui alle seguenti lettere dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1919, n .150, sono variate nella misura per ciascuna di esse controindicata:

Z-26.... Costruzione di strade ferrate dipendenti dalle leggi 21 luglio 1911, nn. 846 e 848, 13 aprile 1911, n. 258; 19 luglio 1909, n. 518; 12 luglio 1908, n. 444 e precedenti (tabella C annessa alla legge 4 aprile 1912, n. 297); dalla legge 26 giugno 1913, n. 764 (art. 6); dai Regi decreti 1° novembre 1914, n. 1244 e 1° aprile 1915, n. 426; dal decreto Luogotenen-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 dicembre 1920, n. 303

ziale 12 settembre 1915, n. 1503; dai decreti Luogotenenziali 1° e 13 giugno 1916, nn. 970 e 971; dalla legge 27 aprile 1916, n. 551, e dal decreto Luogotenenziale 15 febbraio 1917, n. 342 . . 5,000,000

Omissis.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 dicembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

MEDA — PEANO.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 26 *dicembre* 1920, *n.* 1818, *che proroga il termine di presentazione delle domande pel riconoscimento del diritto d'uso di acque pubbliche* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 2, comma primo, e 7, comma quarto, del Nostro decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, su le derivazioni e utilizzazioni d'acque pubbliche;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, mini-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 dicembre 1920. n. 306.

stro dell'interno, e coi ministri segretari di Stato per la giustizia e affari di culto, per le finanze, pel tesoro, per l'agricoltura e per l'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il termine indicato nei su citati articoli e maturante il 31 dicembre 1920 è prorogato di un anno, e perciò:

Ai sensi ed effetti dell'art. 1°, comma primo, del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2161;

Gli utenti di acqua pubblica menzionati alle lettere *a*) e *b*) dell'art. 1, che non abbiano già ottenuto il riconoscimento del diritto all'uso dell'acqua, dovranno chiederlo, sotto pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1921, ove si tratti di acqua iscritta in un elenco la cui pubblicazione sia avvenuta nella *Gazzetta ufficiale* del Regno entro il 31 dicembre 1920, e in ogni altro caso entro un anno dalla pubblicazione dell'elenco in cui l'acqua è inscritta.

Ai sensi ed effetti dell'art. 7, comma 4°, del citato decreto Reale:

Le dichiarazioni di utenza debbono essere fatte entro il 31 dicembre 1921, ove si tratti di acqua inscritta in un elenco, la cui pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno sia avvenuta entro il 31 dicembre 1920, ed in ogni altro caso entro un anno dalla pubblicazione dell'elenco in cui l'acqua e inscritta.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 dicembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — FERA — FACTA — MEDA — MICHELI — ALESSIO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 28 *dicembre 1920, col quale l'Ispettore superiore sig. comm. ing. Niccolò Nicoli è confermato nella carica di Consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 4 e 5 della legge 7 luglio 1907 n. 429, modificati rispettivamente con la legge 25 giugno 1909, n. 372 e col Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visti i RR. decreti-legge 21 marzo 1920, n. 304 (art. 8) e 1 settembre 1920, n. 1219;

Visto il R. decreto 25 marzo 1920;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il comm. ing. Niccolò Nicoli, Ispettore Superiore di 1ª classe nelle ferrovie dello Stato, è confermato nella carica di Consigliere d'amministrazione delle ferrovie medesime per il triennio dal 1° gennaio 1921 al 31 dicembre 1923.

Il Nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Roma, addì 28 dicembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO.

Comunicati

Avviso di esame pratico di promozione dalla 2ª alla 1ª categoria degli operai dei ruoli delle officine locomotive, delle officine veicoli, dei depositi locomotive e delle squadre di rialzo e sedi di verifica (Art. 126 R. P.).

E' indetto un esame pratico di promozione ad operaio di 1ª categoria nei ruoli sopra indicati senza limitazione di posti.

L'esame avrà luogo in base all'art. 126 del Regolamento del personale con le norme approvate dal sig. Direttore generale in data 2 marzo 1920.

All'esame potranno prendere parte gli operai di 2ª categoria che al 1° gennaio 1921 abbiano compiuto in questa categoria quattro anni di servizio.

A detti esami sono ammessi anche gli operai di 2ª categoria dei mestieri secondari, purchè effettuino l'esperimento in uno dei mestieri principali.

Non saranno ammessi alle prove gli operai che nelle ultime note informative non abbiano ottenuta almeno la classificazione di buono agli effetti dell'ammissione agli esami, o che posteriormente a tale comunicazione, siano venuti a trovarsi nelle condizioni di cui all'art. 83 R. P.

Gli operai di 2ª categoria che si trovano nelle condizioni volute e che intendano partecipare all'esame dovranno presentare apposita domanda non più tardi del 10 febbraio 1921.

Ai concorrenti ammessi all'esame sarà notificato dai Capi locali dove e quando tale esame avrà luogo.

Avviso di esame pratico per la promozione ad Operaio di 2ª categoria nell'Officina materiale fisso di Pontassieve (Ruolo squadre ponti in ferro, servizi d'acqua, officina di Pontassieve).

Ruolo operai Italia centrale
(Art. 126 R. P.).

Sono indetti gli esami per promozione ad operaio di 2ª categoria del mestiere di « Aggiustatore » per 30 posti presso l'Officina materiale fisso di Pontassieve.

Gli esami avranno luogo in base all'art. 126 del Regolamento del personale, con le norme approvate in data 2 marzo 1920.

Agli esami di cui sopra potranno prendere parte gli operai di 3ª categoria inscritti nel Ruolo « Squadre ponti in ferro, servizio d'acqua, Officina di Pontassieve » dell'Italia Centrale.

La prova facoltativa di lavoro di cui al punto 2 delle norme d'esame potrà essere sostenuta nei mestieri di fucinatore o tornitore, a scelta del candidato.

Non saranno ammessi alle prove gli operai che nelle ultime note informative loro comunicate non abbiano ottenuto almeno la **classificazione di** ***buono*** agli effetti dell'ammissione agli esami o che, posteriormente a tale comunicazione, siano venuti a trovarsi nella condizione di cui all'art. 83 R. P.

A termini dell'art. 129 R. P. i dichiarati idonei dovranno compiere prima della promozione, a misura che si renderanno vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori, e per coloro che si rifiutassero di raggiungere, o non raggiungessero nel termine fissato, la nuova destinazione, sarà proceduto a norma dell'art. 85 R. P.

Gli operai che si trovino nelle condizioni volute e che aspirino a partecipare agli esami dovranno presentare, per via gerarchica, apposita domanda entro il 10 febbraio 1921.

Ai concorrenti ammessi verrà notificato a mezzo dei Capi immediati, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Avviso di esame pratico per la promozione ad Operaio di 3ª categoria dell'Officina materiale fisso di Pontassieve (Ruolo squadre ponti in ferro, servizi d'acqua, Officina Pontassieve).

Ruolo operai Italia centrale
(Art. 58 R. P.).

Sono indetti gli esami per promozione ad operaio di 3ª categoria dei seguenti mestieri: Aiutante fucinatore, aiutante montatore di materiale fisso per n. 10 posti presso l'Officina materiale fisso di Pontassieve.

Gli esami avranno luogo in base all'art. 58 del R. P. con le norme approvate dal Consiglio d'amministrazione in data 27 ago-

sto 1920 e pubblicati nel Bollettino ufficiale n. 44 del 28 ottobre 1920.

Agli esami potranno prendere parte gli agenti rivestiti delle qualifiche di Capo squadra manovali e di Manovale del ruolo di manovalanza, Manovratore e Deviatore delle Officine e dei depositi, Accenditore, Accudiente, Custode d'officina, Untore e Cantoniere (in quanto questi ultimi siano stati utilizzati, almeno per un anno, in aiuto agli operai) inscritti nel ruolo dell'Italia Centrale.

Gli aspiranti non potranno partecipare contemporaneamente a più di un esame.

La prova facoltativa di lavoro di cui al punto 2° delle norme di esame potrà essere sostenuta in uno dei mestieri pei quali è indetto l'esame, a scelta del candidato.

Non saranno ammessi alle prove gli agenti che nelle ultime note informative loro comunicate non abbiano ottenuto almeno la classificazione di « buono » agli effetti della ammissione agli esami o che, posteriormente a tale comunicazione, siano venuti a trovarsi nella condizione di cui all'art. 83 del R. P.

A termini dell'art. 129 i dichiarati idonei dovranno compiere prima della promozione, a misura che si renderanno vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori e per coloro che si rifiutassero di raggiungere, o non raggiungessero nel termine fissato la nuova destinazione, sarà proceduto a norma dell'art. 85 R. P.

Gli agenti che si trovino nelle condizioni volute ed aspirino a partecipare agli esami dovranno presentare, per via gerarchica, apposità domanda, con l'indicazione del mestiere in cui intendono subire la prova, entro il 10 febbraio 1921.

Ai concorrenti ammessi verrà notificato, a mezzo dei Capi immediati, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Avviso di esame pratico per la promozione ad Operaio di 2ª categoria nel Ruolo « Apparati Centrali ».

Ruoli Operai dell'Italia Settentrionale, Centrale e Meridionale
(Art. 126 R. P.).

Sono indetti gli esami per promozione ad operaio di 2ª categoria dei seguenti mestieri: Aggiustatore, fucinatore, tornitore e falegname per

N. 120 posti per l'Italia Settentrionale
N. 40 posti per l'Italia Centrale
N. 12 posti per l'Italia Meridionale.

Gli esami avranno luogo in base all'art. 126 del R. P., con le norme approvate in data 2 marzo 1920.

Agli esami di cui sopra potranno prendere parte gli operai di 3ª categoria inscritti rispettivamente nel ruolo « Apparati Centrali » dell'Italia Settentrionale, Centrale e Meridionale.

La prova facoltativa di lavoro di cui al punto 2 delle norme d'esame potrà essere sostenuta in uno dei mestieri pei quali sono indetti gli esami, a scelta del candidato.

Non saranno ammessi alle prove gli agenti che nelle ultime note informative loro comunicate non abbiano ottenuto almeno la classificazione di « buono » agli effetti dell'ammissione agli esami o che, posteriormente a tale comunicazione, siano venuti a trovarsi nella condizione di cui all'art. 83 R. P.

A termini dell'art. 129 R. P. i dichiarati idonei dovranno compiere, prima della promozione, a misura che si renderanno vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi, nelle funzioni superiori e per coloro che si rifiutassero di raggiungere, o non raggiungessero nel termine fissato la nuova dstinazione, sarà proceduto a termine dell'articolo 85 R. P.

Gli operai che si trovino nelle condizioni volute ed aspirino a partecipare agli esami dovranno presentare, per via gerarchica, apposita domanda, con l'indicazione del mestiere in cui intendono subire le prove, entro il 10 febbraio 1921.

Ai concorrenti ammessi verrà notificato a mezzo dei Capi immediati, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Avviso di esame pratico per la promozione ad Operaio di 3ª categoria del Ruolo « Apparati Centrali ».

Ruoli Operai dell'Italia Settentrionale, Centrale e Meridionale
(Art. 58 R. P.).

Sono indetti gli esami per promozione ad operaio di 3ª categoria dei seguenti mestieri: Aiutante fucinatore, Aiutante montatore di meccanismi e impianti di sicurezza per

N. 220 posti per l'Italia Settentrionale.
N. 80 posti per l'Italia Centrale.
N. 60 posti per l'Italia Meridionale.

Gli esami avranno luogo in base all'art. 58 del Regolamento del Personale con le norme approvate dal Consiglio di Amministrazione in data 27 agosto 1920 e pubblicate sul Bollettino Ufficiale n. 44 del 26 ottobre 1920.

Agli esami di cui sopra potranno prendere parte gli agenti rivestiti delle qualifiche di Manovale, Capo squadra manovali del ruolo di manovalanza, Manovratore e Deviatore delle Officine e dei depositi, Accenditore, Accudiente, Custode d'officina, Untore e Cantoniere (in quanto questi ultimi siano stati utilizzati, almeno per un anno, in aiuto agli operai) inscritti rispettivamente nei Ruoli dell'Italia Settentrionale, Centrale e Meridionale.

Gli aspiranti non potranno partecipare contemporaneamente a più di un esame.

La prova facoltativa di lavoro di cui al punto 2° delle norme di esame potrà essere sostenuta in uno dei mestieri pei quali è indetto l'esame, a scelta del candidato.

Non saranno ammessi alle prove gli agenti che nelle ultime note informative loro comunicate non abbiano ottenuto almeno la classificazione di « buono » agli effetti dell'ammissione agli esami o che, posteriormente a tale comunicazione, siano venuti a trovarsi nela condizione di cui all'art. 83 del R. P.

A termini del'art. 129 i dichiarati idonei dovranno compiere prima della promozione, a misura che si renderanno vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori e per coloro che si rifiutassero

di raggiungere, o non raggiungessero nel termine fissato la nuova destinazione, sarà proceduto a termini dell'art. 85 R. P.

Gli agenti che si trovino nelle condizioni volute ed aspirino a partecipare agli esami dovranno presentare, per via gerarchica, apposita domanda, con l'indicazione del mestiere in cui intendono subire le prove, entro il 10 febbraio 1921.

Ai concorrenti ammessi verrà notificato, a mezzo dei capi immediati, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Ordine di servizio N. 1.

Carico massimo ammissibile pei carri circolanti sulle ferrovie dello Stato.

A — *Carri F. S.*

1. — Pei carri assegnati alla 5ª categoria di velocità il carico non deve mai superare la portata del carro.

2. — Pei carri assegnati alle altre 4 categorie di velocità il carico potrà superare la portata del carro di non più del 5 % della portata stessa: per quelli però che oltre l'iscrizione « portata tonn. . . . . . » hanno anche l'iscrizione « carico massimo tonn. . . . . » il carico non dovrà superare questo limite, qualunque sia la misura di cui esso supera la portata del carro.

3. — Pei carri di proprietà privata iscritti nel parco F. S. valgono le stesse prescrizioni di cui ai precedenti punti.

B — *Carri di tipi esteri attualmente utilizzati dalle F. S. come i carri proprî (carri austro-ungarici e germanici sequestrati nel maggio* 1915; *carri bottino di guerra).*

1. — Per quei carri che hanno già ricevuta la marcatura *F. S. Italia* e l'applicazione delle iscrizioni secondo le regole italiane, valgono le prescrizioni di cui al capoverso *A*.

---

2. — Per quelli che portano soltanto la marca F. S., il contrassegno (B) presso il numero di servizio e conservano ancora le vecchie iscrizioni (anche se in occasione di rifacimento sono state fatte in italiano anzichè in lingue estere) il carico non deve oltrepassare il carico massimo indicato sul carro (generalmente colla parola « Tragfähigkeit ». Se esiste sul carro una sola indicazione relativa alla portata, il carico non deve superare la portata aumentata del 5 %.

C — *Carri appartenenti ad altre Amministrazioni (italiane od estere).*

1. — Pei carri di altre Amministrazioni i quali portino una sola indicazione relativa alla portata, il carico non deve superare la portata segnata, aumentata del 5 %.

2. — Pei carri i quali portano doppia indicazione di portata, il carico massimo non deve superare il maggiore dei due valori indicati.

In alcuni casi i due valori segnati sul carro sono uguali: ciò vuol dire che il carro non ammette tolleranza di carico rispetto alla portata.

Nei carri tedeschi la portata normale è generalmente indicata colla parola « Ladegewicht » e la portata massima, colla parola « Tragfähigkeit »: nei carri francesi rispettivamente colle parole « charge normal » e « limite de charge ».

Queste indicazioni non devono essere scambiate con quelle « pour train G. V. » o « pour train de vitesse » che talora esistono sui carri francesi.

D — *Carico di merci assorbenti.*

Nel caso di carico di merci suscettibili di aumento di peso per cause atmosferiche, il peso del carico, al momento della sua effettuazione, non deve superare quello massimo ammesso pel carro diminuito del 5 %. Quindi pei carri che portano soltanto l'indicazione della portata e che ammettono tolleranza di carico rispetto alla portata, il peso del carico non deve superare la por-

tata: pei carri che portano anche l'indicazione del carico massimo il peso del carico deve essere del 5 % almeno inferiore al detto carico massimo; infine pei carri che non ammettono tolleranze di carico rispetto alla portata, il carico non deve superare la portata diminuita del 5 %.

Però se, malgrado tale precauzione, per cause eccezionali il peso del carico aumentasse di tanto da superare il carico massimo ammesso pel carro, la parte eccedente deve essere scaricata.

E — *Carri circolanti coi treni reapidi.*

(Confrontisi O.S. 6-1907 e Prefazione al libro orario).

1. — I carri F. S. appartenenti alla categoria 1ª, 2ª e 3ª per poter viaggiare a velocità superiore a km. 60 all'ora non devono essere caricati oltre i 2/3 della loro portata, ad eccezione dei bagagliai, dei carri scuderia, dei carri equipaggi e dei carri serbatoi pei quali non si fa luogo a riduzione di portata e ad eccezione anche dei carri chiusi di proprietà dell'Amministrazione con portata uguale o superiore a 15 tonn., pei quali è ammesso che la riduzione di portata sia fatta solo per velocità superiore a km. 70.

Pei veicoli pei quali è ammesso sopraccarico del 5 % in più della portata, nei casi in cui questa debba essere ridotta, il sopraccarico del 5 % si dovrà computare sulla portata ridotta. Se invece il carro oltre l'indicazione « portata » ha anche quella « carico massimo » nei casi sopraindicati il carico dovrà essere ridotto ai 2/3 del carico massimo e rispetto al carico così ridotto non è ammessa alcuna eccedenza.

2. — Pei carri di tipo estero od appartenenti ad altre Amministrazioni che dovessero viaggiare con treni la cui velocità massima possa superare km. 60 all'ora, il carico non deve superare i 2/3 del carico massimo ammesso pel carro, se questo è indicato sul carro od i 2/3 della portata aumentata del 5 %.

F — *Ripartizione del carico*

Salvo le eccezioni indicate nelle « Norme tecniche pel carico dei carri » e nelle altre disposizioni successivamente emanate, il carico dei carri deve essere disposto in modo da ripartirsi in parti

uguali su tutte le sale del carro e da essere uniformemente ripartito su tutto il piano di carico del carro.

Il presente Ordine di servizio annulla l'Ordine di servizio n. 81-1917, la circolare n. 17-1917 e la circolare n. 47-1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 11, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 1.

Pagamento dei diritti doganali.

In conformità del decreto Ministeriale 15 dicembre 1920 pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 299 del 20 successivo, la Circolare n. 19 c. a., resta modificata come appresso:

« I pagamenti da eseguirsi in oro a titolo di dazi doganali, possono essere effettuati direttamente presso gli uffici di dogana in biglietti di Stato o di banca, con l'aggiunta del 200 per 100 della somma da pagare », dal 20 dicembre 1920.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 2.

Conti d'ordine d'uso generale.

Per disciplinare maggiormente la funzione dei conti d'ordine di uso generale, che, malgrado le disposizioni più volte confermate,

non vengono pareggiati con la dovuta diligenza e sollecitudine, si prescrive quanto segue:

1° Nelle operazioni di trapasso di partite dall'una ad altra unità contabile, mediante elenco mod. R. 68, gli Uffici accettanti dovranno sempre restituire l'esemplare del modulo accettato *entro dieci giorni dalla data di ricevimento*, come risulta anche dalle avvertenze stampate in calce al modulo stesso.

L'accettazione e la restituzione nel termine anzidetto, dovranno avvenire anche quando l'operazione fosse da rettificarsi con corrispondente contropartita verso la sede emittente o fosse da trasferirsi successivamente ad altre sedi per competenza, ferme restando le disposizioni di cui al punto 4° dell'istruzione n. 7-1914 per quanto riguarda la contabilità di magazzino.

2° Qualora, in via eccezionale, sorgessero contestazioni di massima sulla accettazione di partite a debito od a credito il modulo R. 68 relativo potrà essere respinto, ma non oltre i 10 giorni prescritti, motivando la mancata accettazione; e l'ufficio emittente dovrà eliminarlo dalla contabilità del bimestre in corso, riferendone subito al proprio superiore Ufficio per le decisioni del caso.

3° Gli elenchi mod. R. 68, la cui numerazione risulterà da apposito registro, una volta emessi ed accettati dovranno essere contabilizzati da entrambe le unità interessate nello stesso bimestre contabile di emissione.

4° Indipendentemente dai trapassi di partite, da regolarsi nei modi di cui sopra, tutte le altre imputazioni di carattere provvisorio fatte, nei casi ammessi, dalle singole unità contabili al proprio conto d'ordine dovranno essere notificate con appositi elenchi bimestrali da spedirsi direttamente, anche se negativi, al Servizio Ragioneria, al quale saranno poi da notificare a suo tempo i relativi pareggi.

Il Direttore generale
C. Crova.

ANNO XIV - N. 2 6 GENNAIO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4941) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

LEGGE 26 *dicembre* 1920, *n.* 1827, *relativa alla concessione di un nuovo caroviveri ai pensionati civili e militari* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Ferme restando le concessioni di cui ai Regi decreti 31 luglio 1919, n. 1304, e 7 settembre stesso anno, n. 1730, sarà corrisposto un assegno mensile di L. 60:

a) ai funzionari, militari, agenti ed operai già appartenenti all'Amministrazione dello Stato, provvisti di pensione ordinaria, sia o no privilegiata, non superiore alle L. 8000 annue lorde;

b) ai maestri elementari, già inscritti nei ruoli provinciali a termini dell'art. 43 della legge 4 giugno 1911, n. 487, e a tutti gli altri che percepiscono pensione a carico del Monte Pensioni per gli insegnanti nelle scuole pubbliche elementari.

L'assegno sarà corrisposto nella misura di L. 40 mensili per le vedove, gli orfani e i genitori pensionati dei funzionari, militari, agenti, operai e maestri di cui alle lettere *a*) e *b*).

Art. 2.

Le disposizioni dell'articolo precedente si applicano anche per i pensionati e per le vedove che godano di un assegno continuativo a carico del Fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 30 dicembre 1920, n. 307.

Art. 3.

Le disposizioni dei due precedenti articoli non sono applicabili a coloro che prestino opera retribuita presso le Amministrazioni dello Stato o altre Amministrazioni pubbliche o che siano ufficiali richiamti dal congedo, semprechè la retribuzione goduta sia almeno uguale all'assegno massimo che potrebbe loro spettare ai sensi della presente legge. Qualora la retribuzione risulti inferiore all'assegno, quest'ultimo sarà ragguagliato alla differenza.

Art. 4.

Con decreto del ministro del tesoro saranno inscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro i fondi necessari per l'esecuzione dell'art. 1 della presente legge.

I fondi riguardanti i maestri, o le loro vedove e orfani, saranno stanziati a titolo di rimborso al Monte pensioni per gli insegnanti nelle scuole pubbliche elementari.

Le spese necessarie per la esecuzione della presente legge, nei rapporti dei pensionati e delle vedove, orfani e genitori di che all'art. 2, saranno a carico del fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato.

Art. 5.

L'assegno di cui alla presente legge avrà vigore dal principio dell'esercizio finanziario 1920-21 e fino a tutto l'esercizio finanziario 1922-23.

Fino a quest'ultimo termine è pure prorogato l'assegno mensile stabilito dai RR. decreti 31 luglio 1919, n. 1304, e 7 settembre stesso anno, n. 1730.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno

d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 26 dicembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

LEGGE 29 *dicembre* 1920, *n.* 1820, *che autorizza ad esercitare i bilanci delle Amministrazioni dello Stato per l'esercizio finanziario dal* 1° *luglio* 1920 *al* 30 *giugno* 1921, *sino a che non siano rispettivamente tradotti in legge* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Insino a quando non sieno rispettivamente tradotti in legge, il Governo è autorizzato ad esercitare i bilanci delle Amministrazioni dello Stato per l'anno finanziario 1920-921 secondo gli stati di previsione dell'entrata e della spesa ed i relativi disegni di legge con le note di variazione e con le modificazioni comunicate alla Presidenza della Camera dei deputati.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 30 dicembre 1920, n. 307.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 29 dicembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

COMUNICATO

Avviso di esame di concorso a posti di capo squadra operai non elettricisti nel ruolo del personale tecnico ed operaio delle officine locomotive fra operai aggiustatori, montatori locomotive e tornitori.

(Art. 110 R. P.).

E' aperto un concorso per promozione di:

N. 47 posti di capo squadra operai aggiustatori e montatori locomotive;

N. 5 posti di capo squadra operai tornitori.

Il concorso avrà luogo in base all'art. 110 del Regolamento del personale, con le norme approvate dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920, pubblicate nel Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato n. 44 del 28 ottobre 1920.

Al concorso potranno prendere parte gli operai di 1ª categoria dei mestieri suindicati che abbiano compiuto, alla data del presente avviso, non meno di due anni di servizio nelle officine locomotive e nei mestieri predetti.

Potranno pure esservi ammessi gli operai di 2ª categoria dei mestieri suindicati pei quali sia in corso di approvazione, o di presentazione, la proposta di promozione ad operaio di 1ª categoria con decorrenza 1° gennaio 1921.

A termini dell'art. 122 R. P. non potranno essere ammessi al concorso gli operai che alla data del presente avviso abbiano superato l'età di 45 anni e che non abbiano compiuto 5 anni di servizio nel grado di operaio, tenuto calcolo anche del servizio prestato come avventizio di cui all'art. 61 R. P., comma secondo.

A sensi dell'art. 129 R. P. i vincitori del concorso devono compiere prima della promozione, a misura che si renderanno vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori.

Gli operai che si trovino nelle condizioni volute e che inten-

dono partecipare al concorso dovranno presentare apposita domanda non più tardi del 20 febbraio 1921.

Ai concorrenti ammessi al concorso verrà notificato a mezzo dei capi delle officine, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Ordine di servizio N. 2.

Estensione di servizio nella fermata di Marzocca.

(Vedi ordini di servizio n. 112 e 189-1916).

Dal giorno 17 gennaio 1920 la fermata di Marzocca viene abilitata ad effettuare in partenza spedizioni di merci a grande velocità in porto assegnato non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuna e in solo servizio interno, con esclusione:

a) dei trasporti la cui affrancazione sia obbligatoria a partenza per disposizioni di tariffa;

b) dei trasporti di numerario e di oggetti preziosi;

c) dei trasporti gravati di spesa anticipata o di assegno.

Per quei trasporti che siano destinati oltre Senigallia od oltre Montemarciano è fatto obbligo a queste stazioni d'indicare nell'apposita sede della nota di spedizione la via che devono seguire i trasporti stessi.

Le stazioni destinatarie calcoleranno le tasse di porto in base alla distanza per Marzocca.

La fermata di Marzocca inscriverà le spedizioni nel registro Mod. C[i] 401 assegnando a ciascuna di esse un numero progressivo fino al 31 dicembre di ogni anno, cominciando dal n. 1.

Seguendo l'ordine di iscrizione nel detto registro la fermata di Marzocca compilerà, per quindicina, il riassunto delle spedizioni Mod. C[i]-414, che spedirà al Controllo Merci Interno di Torino non più tardi dei giorni 4 e 19 di ciascun mese.

Nella eventualità di disposizioni suppletive del mittente pel cambiamento di destinazione o di destinatario la fermata di Mar-

zocca invierà, sotto piego, le disposizioni medesime alle stazioni di Senigallia o di Mantemarciano rispettivamente per i trasporti diretti oltre tali stazioni, le quali dovranno provvedere alle prescritte pratiche per la esecuzione delle relative disposizioni ed al versamento della tassa di L. 2 con l'aumento del 300 per cento, da riscuotersi dal mittente, prendendone debito e credito nei modi d'uso, giusta le disposizioni degli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani », pubblicate con l'Ordine di servizio n. 60-1909.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pag. 10, di contro al nome della fermata di Marzocca, si dovrà sostituire l'indicazione LB con LG; nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche tra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 34, di contro al nome della detta fermata, nella colonna 8, si dovrà riportare la lettera G col richiamo (13) ed in calce alla pagina stessa la corrispondente nota:

(13) In solo servizio interno e limitatamente alle spedizioni in partenza ed in porto assegnato non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuna, esclusi i trasporti di numerario e di oggetti preziosi, quelli gravati di spesa anticipata e di assegno e tutti gli altri la cui affrancazione è obbligatoria a partenza per disposizioni di tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 3.

Trasporti di pacchi postali.

Allo scopo di impedire le manomissioni nei trasporti di pacchi postali che spesso vengono perpetrate nei carri con garetta pel frenatore, si dispone che, per detti trasporti, non siano utilizzati i

carri della serie F con freno e pareti a doppia fodera. Potranno invece essere utilizzati carri a semplice fodera, con o senza freno, oppure carri a doppia fodera, ma senza freno.

Nell'occasione si richiamano le disposizioni contenute nelle circolari gialle n. 6-1918 e 13-1919, circa le modalità di inoltro dei trasporti in parola e di consegna tra il nostro personale e quello delle R. Poste, essendo pervenuti replicati reclami da parte del Ministero delle RR. Poste per inconvenienti derivati da inosservanza alle disposizioni stesse.

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

Legge 19 *giugno* 1913, *n.* 641, *modificata dal decreto Luogotenenziale* 1° *agosto* 1918, *n.* 1197.

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 41 del 7 ottobre 1920, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 31 dicembre 1920, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani. (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi. (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° ottobre 1920 a tutto il 31 dicem. 1920.	958	1.761.028,86	195	206.042,53	152	55.074 —	2	720 —	1	71,44	—	—
Aggiungendo quelle approvate dal 1° luglio 1920 al 30 settembre 1920.	433	754.488,25	239	256.150,87	181	63.162 —	6	2.328 —	5	360,61	—	—
Si ha un totale nell'esercizio 1920-21.	1391	2.515.517,11	434	462.793,40	333	118.236 —	8	3.048 —	6	432,05	—	—

Sulla disponibilità dell'Opera, furono approvate dal Comitato, dopo il 30 settembre 1920, le seguenti concessioni:

1. — SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI
(Art. 1, n. 2, lettera *c*) della legge).

1) GIUSEPPE ed ERNESTA, orfani del guardafreno DE STEFANO Carlo (5463): L. 312 annue, con decorrenza 1° luglio 1920.

2) AGOSTINO, ANGELA e GIOVANNI, orfani del deviatore ANDREAZZA Brunone (38412): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1920.

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI.
(Art. 1, n. 3, lettera *e*) della legge).

1) MAISANO Antonio, fratello del medico capo dott. commendatore VINCENZO (67539): L. 360 annue vitalizie, con decorrenza 1° agosto 1920.

2) SCIPIONE Saturnina, sorella dell'ispettore principale SCIPIONE Altibano (7793): L. 360 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1920.

3) MARI Giuseppa, vedova del guardiano TUTONE Antonio (154854): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1920 e fino al 30 giugno 1925.

4) ROTONDO Mariangela, vedova del frenatore MATASSA Amato (169533): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1920 e fino al 30 giugno 1925.

5) COCCHI Maria, vedova dell'operaio di 2ª categoria QUERCIOLI Solferino (168934): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1920 e fino al 30 giugno 1930.

6) MANTINI Igina, vedova del manovale LORI Giovanni (168577): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1920 e fino al 31 agosto 1925.

7) LUDOVISI Ester, vedova del frenatore pensionato MARIANI Lorenzo (114210): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1920 e fino al 30 settembre 1924.

8) MUGNAINI Maria Zelmira, madre del manovale ZAMPINI Ettore (169354): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° novembre 1920.

9) D'AMORE Filomena, madre dell'assistente di stazione di 2ª classe FONTANELLA Vincenzo (120900): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1920.

10) GRAZIANO Vittoria, madre del cantoniere MINGRONE Antonio (153356): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1920.

11) MINUCCI Sara, sorella del segretario principale MINUCCI Mattia Vittorio (15030): L. 360 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1920.

12) D'AGATA Dora, vedova del fuochista CACCIOLA Carmelo (129876): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1920 e fino al 30 giugno 1926.

13) DI GREGORIO Erminia, vedova del manovratore CASTELLANI Daverio (130216): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1920 e fino al 30 giugno 1926.

14) SETTI Luigia, sorella del sotto ispettore CARLO (56110): L. 360 annue vitalizie, con decorrenza 1° agosto 1920.

15) TESTA Vincenza, sorella dell'assistente di stazione di 2ª classe ALFREDO (141837): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1920 e fino al 31 dicembre 1921.

16) DEL MATTO Maria, vedova del cantoniere SACCO Raffaele (159574): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1920 e fino al 30 giugno 1925.

3. — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE (Art. 2, penultimo capoverso della legge).

1) DOMENICO, orfano del guardiano COLUCCI Eliseo (30396).

2) Amerigo, orfano del fuochista Parrini Giovanni (30548).

3) Luigi, orfano del fuochista Andreon Amleto (144374).

4) Giovanni, orfano del deviatore Andreazza Brunone (38412).

5) Giacomo, orfano del cantoniere Carra Carlo (119643).

6) Luigi, orfano del conduttore capo Licci Polidoro (34045).

7) Maria, orfana del manovratore Pagano Alberto (122051).

8) Orsolina, orfana dell'applicato Rizzo dottor Giuseppe (116174).

9) Alma, orfana dell'applicato principale Giovannoni Dante (39023).

10) Elide, orfana del capo squadra cantoniere Talone Costantino (44475).

11) Anna, orfana del capo fermata di 2ª classe Orsini Domenico (80946).

12) Andrea, orfano dell'assitente di stazione di 2ª calsse Grando Attilio (138221).

13) Michelina, orfana del guardiano Corfiati Luigi (36569).

14) Mario, orfano del capo squadra cantonieri Alteri Antonio (144747).

15) Gaetano, orfano del capo stazione di 3ª classe Marsala Guido (86410).

16) Cosimo, orfano del deviatore De Vanna Francesco (28633).

17) Vienna, orfana dell'inserv. D'Incecco Giuseppe (153550).

18) Salvatore, orfano del sotto capo stazione Ippoliti Valerio (148430).

19) Velia, orfana del deviatore Miconi Enrico (88675).

20) Giuseppina, orfana del cantoniere Cuccorillo Antonio (31056).

21) Filippo, orfano del deviatore Luciani Americo (149677).

22) Rocco, orfano del macchin. PIZZARELLO Domenico (81085).

23) ALBINO, orfano del conduttore TASSOTTO Gaetano (119948).

24) ADRIANA, orfana dell'operaio 1ª categoria MARIANI Ubaldo (37846).

25) GIOVANNI, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe PAOLONE Giuseppe (43228).

26) NICOLA, orfano del cantoniere CANDICE Pietro Paolo (81756).

27) ALDO, orfano del manovale CROCETTI Antonio (124769).

28) MICHELE, orfano del canton. CIAMPOLO Giuseppe (132266).

29) VITO e GIUSEPPE, orfani del deviatore MAZZEO Orazio (103064).

30) MARIO, orfano dell'applicato SCARABELLO Giovanni (127875).

31) OMAR, orfano del manovale MARCONI Emanuele (34186).

4. — REVOCHE DI CONCESSIONI DI RICOVERO, GIÀ APPROVATE A FAVORE DI:

1) ADA, orfana del capo squadra cantonieri TALONE Costantino (44475); (vedi Bollettino n. 29 del 15 luglio 1920).

2) ADA, orfana del capo fermata di 2ª classe ORSINI Domenico (80946); (vedi Bollettino n. 41 del 7 ottobre 1920).

3) BIAGIO, orfano del cantoniere CUCCDRILLO Antonio (31056); (vedi Bollettino n. 41 del 7 ottobre 1920).

4) MARIO, orfano del deviatore MICONI Enrico (88675); (vedi Bollettino n. 16 del 15 aprile 1920).

5) GUGLIELMO, orfano del manovale MARCONI Emanuele (34186); (vedi Bollettino n. 16 del 15 aprile 1920).

NOMINA DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del Regolamento pel funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani dei quali l'Opera stessa ha cura:

a GROSSETO, il sig. GABBRIELLI Alpinolo, titolare di quella stazione;

a MODICA e SCICLI, il sig. FONTANA Giuseppe, segretario capo alla Sezione Lavori di Siracusa;

a TERAMO, il sig. BALDINI Alfredo, titolare di quella stazione;

a UDINE, il sig. PALDI ing. Cesare, ingegnere principale alla locale Sezione Lavori.

DONAZIONI.

Da alcuni funzionari ed agenti della Divisione Trazione e Materiale di Bologna è stata versata, a favore dell'Opera, la somma di L. 84, fra essi raccolta per onorare la memoria del fratello della scrivana signorina BRIGHENTI Giorgina.

Dal Consiglio di amministrazione dell'Istituto di Consumo per gli impiegati e salariati dello Stato, in Benevento, è stata versata, a favore dell'Opera, la somma di L. 103.20, parte degli utili netti di esercizio accertati a tutto il 30 giugno 1919.

Dal Consiglio di amministrazione dell'Istituto di Consumo per gli impiegati e salariati dello Stato, in Benevento, è stata versata, a favore dell'Opera, la somma di L. 964.55, parte degli utili netti di esercizio accertati a tutto il 30 giugno 1920.

Da alcuni funzionari ed agenti del Servizio Materiale e Trazione è stata versata, a favore dell'Opera, la somma di L. 300, fra essi raccolta per onorare la memoria del padre del segretario principale sig. RINDI dott. Guido e del fratello del segretario di 2ª classe sig. SCOVAZZI Luigi.

Da alcuni funzionari ed agenti del Servizio Approvvigionamenti è stata versata, a favore dell'Opera, la somma di L. 204.15, fra essi raccolta per onorare la memoria del segretario capo signor CONDIO Cesare.

Il Direttore generale dell'esercizio
C. CROVA.

Errata-corrige.

ORDINE DI SERVIZIO n. 126 (*Bollettino ufficiale* n. 50-1920). — A pag. 895, parte II, 3ª riga del punto 2°, leggasi 691109 anzichè 691199.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

…NO XIV - N. 3 20 GENNAIO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5074) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 9 *dicembre* 1920, *n.* 1847, *che estende le disposizioni dell'art.* 12 *del R. D.-L.* 31 *ottobre* 1919, *n.* 2264, *concernente il sopraprezzo sulla energia elettrica anche ai distributori che non l'abbiano finora applicato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti il R. decreto-legge 31 ottobre 1919, n. 2264, e il R. decreto-legge 8 ottobre 1920, n. 1605;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria e il commercio, di concerto con i ministri segretari di Stato per i lavori pubblici, per l'interno, per la giustizia e gli affari di culto e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La facoltà di cui all'art. 12 del Regio decreto-legge 31 ottobre 1919, n. 2264, prorogata col Regio decreto-legge 8 ottobre 1920, n. 1605, è estesa anche a quei distributori di energia elettrica che non si siano finora valsi per qualsiasi motivo della facoltà stessa.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione di legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 gennaio 1921, n. 9.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 dicembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI - ALESSIO - PEANO - FERA - MEDA.

Visto *Il guardasigilli*: **FERA.**

DECRETO MINISTERIALE 30 *dicembre* 1920, *che stabilisce una riduzione delle voci sottoposte ai divieti di importazione e di esportazione* (1).

IL MINISTRO DELLE FINANZE

di concerto coi ministri del tesoro, dell'industria e commercio, del lavoro e dell'agricoltura e con il Commissario generale per gli approvvigionamenti e consumi alimentari e manufatti popolari;

Veduto l'art. 4 della legge 30 settembre 1920, n. 1349, col quale venne disposta la revisione e conseguente riduzione delle voci sottoposte a divieti di importazione e di esportazione;

Veduto il R. decreto-legge 24 luglio 1919, n. 1296, contenente disposizioni sul regime delle importazioni;

Veduti i RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790, 28 ottobre 1914, n. 1186, 22 novembre 1914, n. 1278, 27 dicembre 1914, n. 1415, 31 gennaio 1915, n. 55, 7 febbraio 1915, n. 73 e 23 marzo 1915, n. 297, convertiti nella legge 17 febbraio 1918, n. 242, i RR. decreti 1° aprile 1915, n. 428, 15 aprile 1915, n. 468, 6 maggio 1915, n. 586, e il decreto luogotenenziale 10 giugno 1915,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 gennaio 1921, n. 8.

n. 825, convertiti nella legge 17 febbraio 1918, n. 285, i decreti luogotenenziali 2 gennaio 1916, n. 15, 1° ottobre 1916, n. 1366, 8 ottobre 1916, n. 1281, 3 dicembre 1916, n. 1654, 1° aprile 1917, n. 512, 25 giugno 1917, n. 1017, 21 febbraio 1918, n. 296, 21 aprile 1918, n. 591 e 30 giugno 1918, n. 882, che regolano i divieti di importazione e di esportazione delle merci del Regno;

Coi poteri attribuiti dall'art. 3 del cennato R. decreto-legge 24 luglio 1919, n. 1296, richiamato dall'art. 4 della legge 30 settembre 1920, n. 1349;

Sentito il Comitato consultivo creato con R. decreto 24 novembre 1914, n. 130;

DECRETA:

Art. 1.

Alle tabelle annesse al R. decreto 24 luglio 1919, n. 1296, portanti l'indicazione delle merci di vietata importazione sono sostituite quelle *A* e *B* allegate al presente decreto.

Art. 2.

E' limitato alle sole merci elencate nella unita tabella *C* il divieto di esportazione dal Regno, restando così abrogati i divieti precedentemente decretati per tutte le altre merci.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 30 dicembre 1920.

Il ministro delle finanze: FACTA.

MEDA - ALESSIO - LABRIOLA - MICHELI.

Tabella A.

Merci di vietata importazione.

Vino e vermut.
Cognac e liquori.
Tè.
Profumerie e saponi profumati.
Esplodenti.
Pizzi, tulli e tessuti ricamati, di lino, di cotone, di lana, di seta.
Tappeti di lana.
Mobili, cornici mercerie e balocchi di legno.
Lavori di carta e di cartone.
Lavori di pelliceria.
Fucili, pistole e rivoltelle.
Oro semilavorato e lavorato, compresi i gioielli.
Lavori di argento e gioielli di argento.
Orologi d'oro.
Vetture automobili.
Pietre preziose.
Zolfo.
Lavori di vetro arrotati, incisi, dorati, argentati.
Banane ed altre frutta fresche.
Uva secca.
Penne da ornamento greggie e lavorate.
Capelli lavorati.
Lavori di corallo, di avorio, di madreperla, di tartaruga, di corna e di unghie.
Mercerie, compresi i balocchi e le pellicole cinematografiche impressionate.
Ventagli.
Pianoforti.
Cappelli da donna guarniti.
Fiori finti.

Tabella B.

Benzina, petrolio ed olii minerali pesanti per uso di combustibile.
Caffè e surrogati del caffè.
Zucchero.
Tabacco.
Saccarina.
Fiammiferi.
Carte da giuoco.
Cereali, compresi il riso, legumi secchi e loro farine.
Avena.
Carni congelate salate ed in scatole e lardo.

Il Ministro delle Finanze: FACTA.

MEDA - ALESSIO - LABRIOLA - MICHELI.

Tabella C.

Merci di vietata esportazione.

Spirito puro.
Olii vegetali ed animali.
Olii di palma, di cocco e di altri vegetali per usi industriali.
Olii minerali, di resina di catrame, greggi leggeri o pesanti e residui della distillazione degli olii minerali.
Toluolo e miscugli di toluolo.
Caffè.
Melazzo e residui di melazzo.
Zucchero di qualsiasi qualità anche bruciato.
Glucosio.
Confetti e prodotti fabbricati con zucchero.
Biscotti.
Tabacchi in foglia.
Sali di potassio compreso il salino proveniente dall'esaurimento delle barbabietole da zucchero.
Permanganato potassico.
Concimi chimici.
Estratti tannici di qualunque genere.
Solfato di rame.
Chinino, suoi sali e preparati.
Medicamenti contenenti chinino.
Cascami di canapa, di lino, escluso le stoppe.
Peli di coniglio e di lepre e loro cascami.
Legname da costruzione e da lavoro.
Traversine di legno per ferrovia.
Doghe per botti di legno di rovere.
Legna da fuoco.
Carbone di legna.
Stracci di ogni sorta, compresi gli avanzi di corde, reti e simili.
Carte da giornali.
Pelli greggie di coniglio e di lepre.
Minerali metallici.
Piriti.
Rottami, limature, scaglie e scorie di qualsiasi metallo comune.
Sabbie argentifere, aurifere, ramifere.
Nichelio.
Oro greggio e lavorato.
Argento greggio e lavorato.

Platino greggio e lavorato.
Rottami ed altri avanzi di metalli preziosi.
Cementi.
Laterizi.
Mattonelle di ogni specie.
Combustibili fossili.
Torba e mattoni di torba.
Formelle combustibili.
Fiaschi impagliati.
Cereali e granaglie di qualsiasi sorta.
Riso e risino.
Legumi secchi.
Patate.
Farine di cereali di granaglie, di legumi,di castagne.
Semolini di grano e di altri cereali.
Crusca, cruschello, farinette ed altri bassi prodotti della macinazione dei cereali e delle granaglie.
Paste alimentari.
Pane e biscotti di mare.
Fecole.
Olive fresche e conservate.
Sansa vergine.
Semi oleosi e farine di semi oleosi.
Coprah.
Foraggi di qualsiasi specie compresi i panelli di semi oleosi, le polpe di barbabietole ed i residui di qualsiasi materia atti a servire per l'alimentazione del bestiame.
Barbiabietole da zucchero.
Bestiame bovino, ovino, caprino, equino, suino.
Conigli.
Carni fresche ed in qualunque modo conservate o preparate.
Lardo.
Galline e pollastre morte e vive.
Pesci freschi, baccalà, stoccofisso, tonno e salmone comunque preparati.
Uova di pollame.
Giallo e chiaro d'uovo disseccati o liquidi.
Latte anche sterelizzato o concentrato.
Burro di latte.
Presame e caglio.
Burro artificiale.
Margarina animale e vegetale.
Grassi animali e vegetali.
Strutto.
Formaggi.

Corna, ossa e materie affini gregge.
Avanzi di corna, unghie e materie affini.
Monete d'argento, d'oro, di rame e di nichelio.
Carta monetata.
Titoli italiani emessi dallo Stato, da Enti pubblici, da Società nazionali già estratti e cedole maturate sui titoli stessi.
Vaglia cambiari, fedi di credito, assegni circolari e in genere titoli di credito stilati in lire italiane.

Il Ministro delle Finanze: FACTA.

MEDA - ALESSIO - LABRIOLA - MICHELI.

Ordine di servizio N. 3.

Cambiamento di nome della stazione di Ellera.

A datare dal 1° febbraio 1921, la stazione di *Ellera,* della linea Foligno-Terontola, assumerà la nuova denominazione di « *Ellera-Corciano* ».

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alle pagine 25 e 91 (tabella 91), nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 4.

Elezione dei Rappresentanti del personale nella Commissione per gli esami di concorso a posti di Capo deposito di 3ª classe per la trazione a vapore.

Per la elezione dei rappresentanti del personale nella Commissione incaricata di provvedere agli esami di concorso a posti di *Capo deposito di* 3ª *classe per la trazione a vapore,* valgono le seguenti norme:

1° Ai predetti esami di concorso provvederà, per l'intera Rete, una Commissione unica che durerà in carica per il biennio 1921-1922, e comunque fino a compimento della sessione d'esami eventualmente in corso allo scadere di tale periodo.

2° La Commissione di cui al precedente paragrafo sarà composta di *sette* membri dei quali quattro, compreso il presidente,

designati dal Direttore generale, e tre eletti dal personale fra gli agenti provvisti della qualifica di Capo deposito di ogni grado.

3° Sono elettori gli agenti rivestiti della qualifica di Macchinista e di Capo deposito di ogni grado.

4° Ogni deposito, rimessa, stazione (quest'ultima dove il Capo stazione ha anche le funzioni di Capo deposito) sarà sede di votazione.

5° Le operazioni elettorali saranno presiedute, in ciascuna sede di votazione, dal titolare del deposito o della stazione (quest'ultima nel solo caso previsto al paragrafo 4°), o, in caso di impedimento, da un suo delegato.

Il titolare ed il suo delegato potranno farsi coadiuvare da altri agenti adatti, scelti fra gli elettori, quando ciò fosse necessario.

6° Ciascuna sede elettorale di cui al paragrafo 4° sarà dotata dell'elenco degli elettori assegnati alla sede stessa, in ordine di qualifica, elenco che sarà compilato in doppio esemplare a cura della competente Divisione Compartimentale o della competente Delegazione di esercizio.

Tale elenco sarà affisso nelle rispettive sedi di votazioni in modo che gli interessati possano prenderne visione in precedenza al primo giorno delle elezioni.

7° Gli agenti elettori eserciteranno il loro diritto di voto presso il deposito, rimessa o stazione dove prestano servizio; però gli agenti che si trovano fuori della località in cui hanno la propria residenza amministrativa, possono esercitare invece il loro diritto di voto in altra località sede di votazione in cui saranno nei giorni delle elezioni.

8° Gli elettori dovranno essere informati in quale sede di votazione sono inscritti.

Dovranno essere date opportune disposizioni affinchè gli agenti possano, per turno, prender parte alla votazione senza pregiudizio del servizio.

9° All'incaricato di presiedere le operazioni elettorali di ciascuna sede saranno trasmessi:

a) un esemplare del presente Ordine di servizio;

b) le schede occorrenti per la votazione;

c) l'elenco degli elettori appartenenti alla sede stessa.

10° Le elezioni avranno luogo nei giorni 5 e 6 febbraio prossimo.

11° Il titolare di ogni deposito o stazione (quest'ultima nel solo caso previsto al paragrafo 4°) presso cui funzioni una sede elettorale, dovrà predisporre in tempo tutto quanto occorra affinchè le operzioni elettorali procedano colla massima regolarità.

12° Presso ciascun Compartimento o Delegazione di esercizio sarà costituita, a cura del Capo Compartimento o del Capo della Delegazione, una Commissione che procederà alle operazioni di scrutinio per le votazioni avvenute nelle rispettive giurisdizioni.

Tale Commissione sarà composta da un funzionario del Compartimento o della Delegazione, di grado non inferiore al 4°, con funzioni di presidente, da due agenti di grado non inferiore al 7°, l'uno e gli altri nominati dal Capo del Compartimento o della Delegazione, e da due rappresentanti del personale designati dal presidente stesso e scelti fra gli elettori.

A ciascuna Commissione compartimentale di scrutinio saranno aggregati due scrutatori da scegliersi, dal presidente, fra gli elettori.

13° Presso il Servizio Materiale e Trazione (Firenze) sarà costituita una *Commissione centrale* che avrà l'incarico di riassumere i risultati delle votazioni dei singoli Compartimenti e di procedere alla proclamazione degli eletti.

La Commissione centrale sarà composta da un funzionario di grado non inferiore al 3° nominato dal Direttore generale, con funzioni di presidente, da due funzionari di grado non inferiore al 7°, designati dal presidente, e da due rappresentanti del personale pure designati dal presidente stesso e scelti fra gli elettori.

14° Le Commissioni compartimentali di scrutinio e la Commissione centrale saranno assistite da un segretario scelto dai rispettivi presidenti.

15° L'orario delle votazioni è stabilito dalle ore 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 di ciascuno dei giorni di votazione.

Al principio ed al termine delle operazioni elettorali non occorrerà procedere a redazione di verbali o ad altre formalità. Peraltro ogni qualvolta la votazione venga interrotta, l'incaricato di presiederla è tenuto a provvedere nel modo più sicuro alla conservazione degli elenchi, delle schede e dell'urna o cassetta.

In caso di contestazioni, in sede di votazione, l'incaricato inviterà i reclamanti a mettere per iscritto le loro osservazioni che saranno trasmesse, nel piego suggellato, alla rispettiva Commissione di scrutino.

16° Le schede sono di carta verdognola con opportuna intestazione e portano attaccata una cedolina.

Sulle schede sono tracciate due linee orizzontali nel senso della minor dimensione.

Le schede sono distribuite a cura dell'Amministrazione.

17° Ciascun elettore ha il diritto di indicare sulla scheda due candidati.

I candidati devono essere designati con cognome, nome e qualifica scritti in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione.

18° Al momento in cui l'elettore si presenta a votare, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali gli consegna una scheda, dopo essersi assicurato della identità di esso; in seguito l'elettore stesso si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulla scheda le volute indicazioni dei candidati, e, dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio nome e cognome, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio cognome.

L'incaricato, verificato il cognome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta, chiusa a chiave e sigillata.

19° Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto nell'elenco di cui al paragrafo 6°, perchè non appartiene a quella sede di votazione, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi dell'identità di esso, lo ammette alla votazione, inscrivendo il cognome, il nome e la qualifica in un elenco suppletivo e gli consegna una scheda.

Tali schede vengono tenute separate da quelle degli altri votanti, e quindi non sono immesse nell'urna o cassetta.

Le disposizioni dei comma precedenti sono applicabili soltanto agli agenti che per qualsiasi causa si trovano fuori della propria residenza. Qualora in una località, ove funzionino più sedi elettorali, si presentino ad una sede elettori che appartengano ad altra sede della località stessa, e domandino di votare in base al presente paragrafo, essi dovranno essere inviati alla loro sede di votazione.

Gli agenti che eventualmente non siano stati compresi, per svista, negli elenchi degli elettori, saranno ammessi alla votazione con procedura analoga a quella prevista dal 1° comma del presente paragrafo.

20° Terminata la votazione l'incaricato, alla presenza degli elettori, estrae dall'urna o cassetta le schede dei votanti e ne fa un piego suggellato unitamente all'elenco degli elettori da lui firmato e convalidato con timbro ad umido; e trasmette il piego stesso (come piego assicurato) al presidente della Commissione compartimentale di scrutinio.

Nello stesso piego saranno pure racchiuse le schede di votazione e gli elenchi suppletivi riguardanti gli agenti che hanno votato in base al paragrafo 19° e che dipendono amministrativamente dal Compartimento nella cui giurisdizione è situata la sede di votazione.

Sull'involucro del piego dovrà essere riprodotta l'indicazione della sede di votazione, e riportato chiaramente l'indirizzo:

« Alla Commissione compartimentale di scrutinio di .... ».

Invece le schede degli elettori che hanno votato in base al paragrafo 19° e che dipendono da un Compartimento diverso da quello nella cui giurisdizione si trova la sede di votazione, ed i relativi elenchi suppletivi, devono essere trasmessi, pure in piego assicurato, al presidente della Commissione di scrutinio del Compartimento nel quale tali agenti sono elettori.

21° Entro 4 giorni dalla votazione, i presidenti delle Commissioni compartimentali di scrutinio fanno verificare se da tutte le sedi elettorali vennero i pieghi assicurati di cui al precedente

paragrafo. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da disguido negli uffici di spedizione, il presidente ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne fa a suo tempo dichiarazione a verbale.

22° La Commissione compartimentale di scrutinio, iniziando i suoi lavori, accerterà innanzitutto se il numero dei pieghi assicurati corrisponde a quello delle sedi elettorali della propria giurisdizione, e, nel caso che ne manchi qualcuno, ne fa menzione nel processo verbale. La Commissione fa inoltre le necessarie verifiche degli elenchi degli elettori.

Verificato il numero delle schede contenute in ciascun piego, il presidente, prima di immettere nelle urne le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori. L'altro scrutatore appone un segno nel rispettivo elenco accanto al cognome dell'elettore.

Le schede dei votanti in base al paragrafo 19° non saranno immesse nell'urna se non dopo che la Commissione siasi pronunciata sulla regolarità di esse in base alle informazioni ricevute dai competenti uffici. Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha diritto al voto, ovvero che abbia indebitamente espresso il voto più di una volta, la relativa scheda sarà annullata.

23° Compiuta la immissione delle schede nell'urna si fa lo spoglio delle schede stesse.

I nomi scritti nelle schede vengono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda se ne trovi un numero maggiore di 2, quelli successivi al secondo si dànno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede che, all'infuori della firma nella cedolina, contengono segni di riconoscimento, nonchè quelle non conformi al modello stabilito.

Sulle contestazioni eventualmente elevate intorno alle schede decide la Commissione compartimentale in via definitiva; in caso di mancata decisione, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale di cui al paragrafo 13°.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si suggellano le urne, si chiudono in un piego suggellato gli atti e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

24° Compiuto lo spoglio delle schede, la Commissione compartimentale compila un processo verbale nel quale devono essere indicati i cognomi, i nomi e le qualifiche di tutti i candidati ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportati.

Il processo verbale, firmato da tutti i componenti la Commissione, viene inviato in piego assicurato alla Commissione centrale.

Tutti gli atti delle Commissioni compartimentali di scrutinio saranno conservati sino ad avvenuta proclamazione degli eletti.

25° La Commissione centrale, in base ai risultati dei verbali pervenuti dalle Commissioni compartimentali, procede alla compilazione di un elenco generale dei candidati, disponendoli in ordine di graduatoria secondo il numero dei voti riportati da ciascuno di essi, e proclama eletti i tre candidati che hanno riportato il maggior numero di voti, ed a parità di voti il candidato con maggiore anzianità di servizio da computarsi a termini dell'art. 2 della legge 10 giugno 1913, n. 641.

La Commissione centrale compila un processo verbale dei lavori compiuti, da firmarsi dal presidente e dai membri, e dà immediata comunicazione dei risultati delle elezioni al Direttore generale, per tramite del *Servizio Personale ed affari generali*.

Sulle contestazioni eventualmente elevate in seno alla Commissione centrale, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale stessa.

Alle operazioni della Commissione centrale possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

Ordine di servizio N. 5.

Attivazione della deviazione della linea Ivrea-Aosta fra i chilometri 47 + 141,43 e 49 + 857,85.

Dal giorno 14 agosto 1920 sulla linea Ivrea-Aosta fra le stazioni di Chambave e Nus è stata attivata la nuova deviazione costruita sulla destra del Dora fra le progressive chilometriche 47 + 141,43 e 49 + 857,85.

Sulla nuova deviazione il segnale a disco di 2ª categoria a protezione della stazione di Chambave trovasi alla distanza di m. 780,20 dallo scambio estremo della stazione di Chambave lato Aosta e precisamente alla progressiva km. 47 + 587.

Caratteristiche del nuovo tratto di deviazione.

Un ponte a 5 luci obliquo sulla Dora km. 47 + 421, seguito da altro ponte obliquo della luce di m. 12 sul torrente Margny al km. 47 + 540.

Cavalcavia per la strada di Margny al km. 47 + 570. Casa cantoniera sulla destra della linea al km. 47 + 864, galleria subalvea dell'Arlier lunga metri 267 fra le progressive km. 48 + 048 e 48 + 315. Casa cantoniera sulla sinistra della linea al km. 49 + 020. Ponte di 50 metri di luce sulla Dora al km. 49 + 469.

La deviazione misura in confronto della vecchia linea un maggior percorso di m. 23,17.

In seguito a quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 71 nella tabella (12) Chivasso-Ivrea-Aosta le distanze da Chambave a Nus e S. Marcel devono essere rispettivamente di km. 8 e 10, anzichè 7 e 9,, e quelle da Aosta a P. S. Martin e Quincinetto devono essere di km. 51 e 54 anzichè 50 e 53.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche riguardanti le stazioni di Chambave, Nus, S. Marcel, Aosta, Pont S. Martin e Quincinetto devono essere corrette le distanze concernenti la linea Chivasso-Ivrea-Aosta in base alle modificazioni apportate alla tabella suddetta.

Circolare N. 4.

Trasformazione in deposito combustibili autonomo del Reparto olii di Roma-Tuscolana.

A datare dal 1° novembre p. p. il Deposito olii, grassi, benzina e petrolio di Roma-Tuscolana, che faceva parte del Magazzino di Roma-Trastevere, è stato reso indipendente considerandolo a tutti gli effetti come un Deposito Combustibili autonomo.

Esso regolerà quindi il movimento delle scorte a sola quantità, lasciando all'Ufficio XI la relativa liquidazione a valore.

Si regoleranno in conformità le Agenzie Marittime, i Magazzini ed i Depositi Combustibili che avranno rapporto col Deposito di Roma-Tuscolana.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Errata-corrige.

A pagina 558 del *Bollettino ufficiale* n. 34-1920, nell'ultima riga paragrafo 11 dell'art. 6 Ordine generale n. 10, Ordinamento del Servizio Lavori, invece di leggere L. 50,000, come erroneamente è stato stampato, leggasi L. 5000.

Nell'Ordine di servizio n. 139 riportato a pag. 959 del *Bollettino ufficiale* n. 53 del 30 dicembre 1920, fra le qualifiche indicate al paragrafo 2°, dopo « Capi personale viaggiante di 3ª classe », aggiungere « Controllori viaggianti di 3ª classe ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XIV - N. 4 27 Gennaio 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5156) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

DECRETO MINISTERIALE 25 *dicembre* 1920, *relativo alla conferma del vice presidente del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'articolo 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907, modificato dal Regio decreto n. 728 del 28 giugno 1912, il decreto Luogotenenziale n. 1697, del 19 novembre 1916 e l'articolo 1 del Regio decreto n. 1389 del 30 settembre 1920;

DECRETA:

Il gr. croce dott. Nicola MIRAGLIA, membro del Consiglio generale del traffico, è confermato vice-presidente del Consiglio stesso, dalla data della sua scadenza dalla carica fino al 30 aprile 1921.

Roma, addì 25 dicembre 1920.

Il Ministro — PEANO.

COMUNICATO.

In ottemperanza alla disposizione dell'art. 6 del Regolamento interno di procedura della Commissione Reale pei ricorsi sui ruoli si pubblicano, riuniti per identità di materia ed in sunto, i ricorsi presentati alla Commissione stessa dai sottoindicati agenti.

Gli agenti che dall'eventuale accoglimento dei ricorsi in parola, si ritenessero comunque lesi, potranno far pervenire le loro osservazioni alla Commissione Reale entro trenta giorni dalla data del presente Bollettino.

CHIURAZZI Gaetano - Applicato - pers. esec. vol. III, pag. 4, numero 90.

« Chiede che sia ritenuta nulla la sua opzione a Commesso « di 1ª classe e di essere inscritto nel ruolo degli applicati in base « alle mansioni disimpegnate dal maggio 1917 ».

TRAINA Stefano - Usciere Capo - pers. sub. vol. VIII, pag. 5, n. 27:

« Chiede la qualifica di A. applicato e relativa inscrizione nel « ruolo del personale amministrativo in base alle mansioni pro- « prie di detta qualifica che egli asserisce disimpegnare fino dal « 1916 ».

« In distinti ricorsi i sottoindicati agenti muovono lagnanze « per non essere stati compresi nel ruolo dei Segretari tecnici, as- « serendo di averne diritto in base alle mansioni che da tempo « sono stati chiamati a disimpegnare ».

BALDACCI Corrado - Applicato - ruolo amministrativo, vol. V, pag. 101, n. 721.

COSSENTINO geom. Giuseppe - Assistente tecnico di 2ª cl. L. C. - vol. IV, pag. 53, n. 222.

D'AMICO Antonio - Assistente tecnico di 2ª cla. L. C., - vol. IV, pag. 56, n. —.

« In separati ricorsi i sottoindicati agenti chiedono di essere « inscritti nel ruolo del Personale di Movimento e Traffico, vol. II « in base alle mansioni che disimpegnano ».

VALESIO Guido - Applicato - pers. amministrativo, vol. V, pag. 130, n. 2038.

SFORZA Domenico - Disegnatore di 2ª classe L. C. - vol. IV, pag. 36, n. 85.

ADAMI Arturo - Segretario di 1ª classe - ruolo amministrativo, vol. V, pag. 38, n. 498.

LOSTIA Vittorio - Segretario di 1ª classe - ruolo amministrativo. vol V, pag. 32, n. 225.

LOCATELLI Erminio - Segretario di 2ª classe - ruolo amministrativo, vol. V, pag. 104, n. 885.

CAPORELLI Giulio - Applicato - ruolo amministrativo, vol V, pag. 99, n. 651.

SCARPELLINI Tomaso - Applicato - ruolo amministrativo, volume V, pag. 138, n. 2394.

Ordine di servizio N. 6.

Apertura all'esercizio della fermata di Travedona Biandronno.

Col giorno 10 gennaio 1921 è stata aperta all'esercizio al chilometro 19+110 ed a sinistra della linea Gallarate-Laveno Mom-

bello, la fermata di Travedona Biandronno, situata fra le stazioni di Ternate Varano Borghi e Besozzo, dalle quali dista rispettivamento Km. 3,144 e Km. 4,485.

La fermata è protetta da due samafori di 2ª categoria, collocati entrambi alla sinistra rispetto alla marcia dei treni ai quali comandano ed alla distanza dell'asse del F. V. di m. 707 quello verso Ternate Varano Borghi e di m. 593 quello verso Besozzo, entrambi muniti di suoneria di controllo applicata al F. V.

La fermata di Travedona Biandronno è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un guardiano con le modalità di cui gli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », pubblicate con l'ordine di servizio 160-1909 e successive modificazioni.

Dalla detta fermata vengono distribuiti biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « allegato *A* » al presente ordine di servizio.

La stazione di Ternate Varano Borghi resta incaricata della registrazione e contabilità dei biglietti e bagagli, nonchè del versamento dei relativi importi.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche tra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell' « allegato *B* » al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N.* 6–1921.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Travedona Biandronno.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
Travedona Biandronno	Besozzo	1.65	—	1.05	Ternate Varano Borghi
	S. Giano	2.45	—	1.30	
	Laveno Mombello	3.25	—	1.70	
	Porto Valtravaglia	5.35	—	2.35	
	Luino	6.80	—	2.85	
	Ternate Varano Borghi	1.50	—	0.90	
	Crugnola Cimbro	2.60	—	1.45	
	Besnate	3.40	—	1.70	
	Gallarate	5.20	—	2.20	
	Varese	9.00	—	4.25	
	Busto Arsizio	6.80	—	2.85	
	Legnano	7.90	—	3.40	
	Milano C.	13.65	—	6.20	

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 6-1921.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918):

— a pagina 14 fra i nomi di Trasta e Trebisacce devesi inserire:

TRAVEDONA BIANDRONNO * L B/M/22/

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 61 fra i nomi di Trasta e Trebisacce devesi inserire: Milano Travedona Biandronno/Gallarate-Laveno Mombello/3° Milano Como 2/V (6)/ (casa cantoniera) /B (6)/

— a pagina 69 nella tabella (2) *Oleggio-Pino e Laveno Mombello-Gallarate,* fra Besozzo e Ternate Varano Borghi trascrivere, in carattere corsivo, il nome di Travedona Biandronno con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Oleggio	Km.	50 *	Luino	Km.	28
Pombia	»	44 *	Maccagno	»	34
Porto Varallo Pombia	»	41 *	Pino Tronzano	»	41
Castelletto Ticino	»	37 *	Pino Confine	»	43
Sesto Calende	»	35 *	S. Giano	»	9
Taino Angera	»	28 *	Besozzo	»	5
Ispra	»	24 *	Ternate Varano Borghi	»	4
Leggiuno Monvalle	»	18 *	Crugnola Cimbro	»	10
Laveno Mombello	»	13	Besnate	»	14
Caldè	»	19	Gallarate	»	20
Porto Valtravaglia	»	21			

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— a pagina 13 fra i nomi di Trasta e Trebisacce inserire:

Travedona Biandronno (casa cantoniera) /20° 6 bis/

— a pagina 20 fra Ternate Varano Borghi e Besozzo trascrivere:

/6 bis/ Travedona Biandronno (casa cantoniera)

nonchè la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Oleggio-Pino e Laveno Mombello-Gallarate la distanza deve essere rilevata dalla tabella 2, a pagina 69 del prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece essere formata aggiungendo km. 13 a quella indicata per Laveno Mombello; km. 20 a quella indicata per Gallarate, e scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 7.

Facoltà di servizio della stazione di Borgo S. Giovanni della ferrovia Brescia-Iseo.

(Vedi ordine di servizio n. 91-1920).

La Ditta « Fratelli Federici » compresa nell'elenco delle Ditte autorizzate a servirsi della stazione di Borgo S. Giovanni ha cambiato la propria ragione sociale in « Cosimo Teodoro Montanaro ».

Analoga modificazione dovrà apportarsi alla nota (3) in calce al prospetto a pagina 81 del « Prontuario dei servirsi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 8.

Riassunzione dell'esercizio della linea Rezzato-Vobarno da parte dell'Amministrazione provinciale di Brescia.

(Vedi ordine di servizio n. 26-1917).

Col giorno 31 gennaio 1921 viene a cessare, per parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio provvisorio della ferrovia Rezzato-Vobarno, di cui l'O. S. n. 26-1917.

A partire dal 1° febbraio 1921 l'esercizio della ferrovia suddetta viene quindi nuovamente assunto dall'Amministrazione provinciale di Brescia, restando perciò abrogate le disposizioni del citato Ordine di servizio.

In conseguenza a pag. 78 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915), a pag. 7 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e a pag. 17 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » de-

vono essere depennate le annotazioni relative all'esercizio provvisorio della linea Rezzato-Vobarno da parte delle ferrovie dello Stato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio 9.

Trasporti per conto delle società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato.

Le seguenti Società:

Cooperativa fra ferrovieri dello Stato per costruzione case economiche — Alessandria.

Cooperativa fra impiegati delle ferrovie dello Stato per costruzione case economiche — Alessandria.

Cooperativa Edile ferroviaria — Firenze.

La casa modello, cooperativa fra impiegati delle ferrovie dello Stato per costruzioni edilizie — Genova.

La edile ferrovieri, cooperativa fra ferrovieri per costruzioni edilizie — Genova.

*Cooperativa Latina I*ª (già Appia) per la costruzione di case economiche — Roma.

Cooperativa La risorgente fra i ferrovieri dello Stato per la costruzione di case economiche — Roma.

Pauci et Amici — Roma.

Cooperativa edilizia Porta Pia, fra impiegati delle ferrovie dello Stato — Roma.

Cooperativa Voluntas et labor, fra ferrovieri dello Stato — Roma.

Cooperativa Edile ferrovieri — Verona.

sono ammesse a fruire della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato, pubblicato con l'O. S. n. 82-1920.

I nomi delle dette società cooperative devono quindi essere aggiunti nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 10.

Cambiamento di nome della stazione di Oriolo.

A datare dal 1° febbraio 1921, la stazione di *Oriolo*, della linea Roma-Viterbo, assumerà la nuova denominazione di « *Oriolo Veiano* ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alle pagine 41 e 85 (tabella 76), nonchè nei prontuari manoscritti e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome della suddetta stazione dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 11.

Servizio cumulativo con la ferrovia Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo. Raccordo Steffini e Vender.

Col 1° febbraio 1921 il « Raccordo Steffini e Vender » della linea Rovato-Iseo-Edolo viene ammesso a ricevere e spedire in servizio cumulativo i trasporti di merci a piccola velocità ordinaria *a carro completo*.

Per la tassazione, esecuzione ed istradamento di detti trasporti valgono le norme e disposizioni in vigore per il servizio cumulativo con la ferrovia predetta.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) dovranno apportarsi le seguenti aggiunte:

— nell'elenco alfabetico a pagina 15 inserire, nella sede opportuna, il nome del « Raccordo Steffini e Vender con l'indicazione della pagina 82;

— nel prospetto a pagina 82 inserire:

Raccordo Steffini e Vender /id./(7)/(7)/(7)/—/P(3)/—/—/—/—/—/—/—/—/—/

riportando a piè di pagina la nota:

(7) La tassazione dei trasporti dovrà essere fatta in base alla distanza di *Sulzano*.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pagina 21 inserire nella sede opportuna:

Raccordo Steffini e Vender/433/

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore Generale
C. CROVA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 5 3 FEBBRAIO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5265) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*)

R. DECRETO 7 *novembre* 1920, *n.* 1904, *che eleva il limite di percorrenza per i biglietti di abbonamento ferroviario a prezzo ridotto del* 50 % (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visti gli articoli 39 e 62, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata con R. decreto 28 giugno 1912, numero 728;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, e dell'industria e commercio.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il limite di percorrenza per i biglietti di abbonamento a prezzo ridotto del 50 % rilasciati in base all'art. 1 dell'allegato n. 6-*C*, alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato è elevato da 60 e 100 chilometri.

Art. 2.

La data di attuazione del presente decreto sarà stabilita dal Ministro proponente. Trascorso l'anno di esperimento sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 gennaio 1921, n. 17.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 7 novembre 1920.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA — ALESSIO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 16 *gennaio* 1921, *n.* 10, *che modifica l'art.* 2 *di quello* 7 *giugno* 1920, *n.* 739, *circa lo stato giuridico ed economico del personale delle amministrazioni dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti i Regi decreti 23 ottobre 1919, n. 1971, 27 novembre 1919, n. 2231 e 7 giugno 1920, n. 739;

Udito il Consiglo dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno e del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 gennaio 1921, n. 22.

All'art. 2 (2° comma) del R. decreto 7 giugno 1920, n. 739, è aggiunta la seguente disposizione:

« L'impiegato provvisto del cennato trattamento, avrà però diritto di conseguire, durante il triennio, lo stipendio maggiore al quale, per effetto di aumenti periodici normali, pervenissero altri impiegati dello stesso ruolo, aventi pari o minore anzianità nel grado, e ciò fino a quando, indipendentemente da tale beneficio, ad esso non competerà un trattamento migliore ».

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge, e avrà decorrenza dal 1° dicembre 1919.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 gennaio 1921.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI - MEDA.

Visto: *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 16 *gennaio* 1921, *n.* 11, *che aggiunge un comma all'art.* 62 *di quello* 23 *ottobre* 1919, *n.* 1971 *concernente lo stato giuridico ed economico del personale delle Amministrazioni dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti i Regi decreti 23 ottobre 1919, n. 1971, 27 novembre 1919, n. 2231 e 7 giugno 1920, n. 739;

Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 gennaio 1921, n. 22.

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno e del ministro segretario per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'art. 62 del R. decreto 23 ottobre 1919, n. 1971, è aggiunto il seguente 3° comma:

« Quando ad essi competa una indennità per una volta tanto, invece di pensione, in un ammontare inferiore ad un anno di stipendio sarà loro corrisposta la differenza fino al raggiungimento della somma pari all'anno di stipendio medesimo, a titolo di indennità ».

Art. 2.

Le disposizioni del presente decreto hanno effetto retroattivo a favore degli impiegati collocati a riposo o dispensati dal servizio a norma dell'art. 62 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1971, e sono applicabili anche nei riguardi del personale di cui all'art. 74 del decreto medesimo.

Questo decreto verrà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 gennaio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI - MEDA.

Visto: *Il guardasigilli*: FERA.

DECRETO MINISTERIALE 15 *gennaio* 1921, *relativo alla sorveglianza delle costruzioni che si eseguono con finanziamento statale* (1).

IL MINISTERO PER L'INDUSTRIA E IL COMMERCIO

Visto il R. decreto-legge del 30 novembre 1919, n. 2318, concernente il testo unico dele disposizioni per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia;

Veduti i successivi decreti che hanno modificato il detto testo unico;

Visto il Regio decreto 2 dicembre 1920, n. 1790, per la sorveglianza sulla esecuzione dei lavori che si eseguono con finanziamento statale;

Sentito il Comitato interministeriale pel finanziamento dell'edilizia popolare:

DECRETA:

Art. 1.

Gli Enti costruttori di case popolari ed economiche che abbiano ottenuto il mutuo dalla Cassa dei depositi e prestiti od almeno il contributo dello Stato nel pagamento di una parte degli interessi, dovranno inviare al Ministero dell'industria e commercio in doppia copia i disegni definitivi completi del progetto pel quale fu autorizzata la concessione del mutuo o del contributo. Tali disegni non potranno essere modificati senza speciale autorizzazione del Ministero.

Una delle copie dei detti disegni sarà, con la dichiarazione di approvazione, restituita all'Ente costruttore che la terrà a disposizione degli ingegneri incaricati delle ispezioni.

Il mancato invio dei detti disegni e le varianti dei lavori

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 gennaio 1920, n. 18.

non autorizzate, faranno sospendere le somministrazioni dei mutui e dei contributi.

Art. 2.

Gli Enti costruttori di case popolari ed economiche che abbiano ottenuto mutui dalla Cassa depositi e prestiti, dovranno tenere al corrente la contabilità dei lavori secondo le norme prescritte nel regolamento sulla direzione, contabilità e collaudazione dei lavori dello Stato, approvato con R. decreto 25 maggio 1895, n. 350, e perciò dovranno tenere al corrente, colle norme prescritte nel regolamento predetto, almeno i seguenti registri che dovranno mettere sempre a disposizione degli ingegneri e degli altri funzionari incaricati delle ispezioni di vigilanza:

1° il giornale dei lavori;

2° i libretti di misura dei lavori e delle provviste;

3° il registro di contabilità;

4° il sommario del registro di contabilità.

Gli Enti costruttori che abbiano ottenuto i mutui da altri Istituti mutuanti, si uniformeranno per la contabilità dei lavori alle disposizioni loro impartite dagli Enti mutuanti medesimi.

Art. 3.

Sono soggetti a ispezioni di vigilanza i lavori degli Enti costruttori che abbiano ottenuto il mutuo dalla Cassa depositi e prestiti, col contributo dello Stato, od il solo contributo nel pagameno degli interessi.

Dette ispezioni avverranno di norma, nel primo caso, ad ogni domanda di somministrazione ed in ambedue i casi, saltuariamente, tutte le volte che il Ministero lo riconosca necessario.

Gli ingegneri incaricati delle ispezioni dei lavori si assicureranno che questi siano condotti secondo le buone regole d'arte, che procedano in conformità dei progetti già approvati dal Ministero, ed in base ai quali furono concessi i mutui ed i contributi; se l'Ente costruttore ha ottenuto il mutuo dalla Cassa depositi e prestiti, si assicureranno che la contabilità sia tenuta come è detto all'art. 2, e vi porranno la data ed il visto.

Nondimeno tale visto non costituirà una sanzione assoluta dei lavori eseguiti, e se irregolarità furono commesse, potranno sempre essere rilevate da visite posteriori e di collaudo.

Tutte le volte che nell'esame dei lavori gli ingegneri rilevino irregolarità o disformità rispetto ai progetti approvati, o non trovino al corrente la contabilità, ne informeranno il Ministero dell'industria e commercio per gli opportuni provvedimenti.

Quando non si tratti di una visita per il nulla osta di somministrazioni, chi eseguisce l'ispezione dovrà inviare una breve relazione sui risultati della medesima.

Per ottenere le somministrazioni, gli Enti costruttori che avranno ottenuto un mutuo dalla Cassa depositi e prestiti dovranno farne domanda alla Cassa mutuante inviandola con lettera accompagnatoria al Ministero dell'industria e commercio insieme allo stato di avanzamento dei lavori e al certificato di pagamento, ambedue in doppia copia e firmati tanto dal presidente dell'Ente costruttore quanto dal direttore dei lavori.

Unitamente alla richiesta della prima somministrazione dovranno essere trasmesse dall'Ente costruttore al Ministero copie conformi del capitolato, del contratto d'appalto e dell'elenco dei prezzi, e successivamente, tutte le volte che questi vengano variati, dovranno inviare le copie conformi dei verbali di revisione, approvati colle modalità stabilite dal rispettivo Statuto.

Art. 4.

Per le costruzioni non finanziate dalla Cassa dei depositi e prestiti, appena ultimate, gli Enti costruttori dovranno darne avviso al Ministero dell'industria e commercio che provvederà ad una visita definitiva agli effetti del contributo statale, per constatare che le costruzioni siano conformi ai progetti.

Art. 5.

Ai funzionari che eseguono le ispezioni, quando gli ordinamenti delle singole Amministrazioni alle quali appartengono non dispongano diversamente, spettano le competenze stabilite a fa-

vore dei funzionari del genio civile e cioè, se si tratti di Comuni e Provincie, spettano le medesime indennità stabilite per le missioni eseguite nell'interesse dello Stato, ai sensi dell'art. 10 del decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1311, e se si tratti di privati o di Enti, che non siano Provincie o Comuni, spettano le indennità stabilite dall'art. 3 del decreto del Ministero dei lavori pubblici in data 20 ottobre 1918, n. 28769.

Agli ingegneri dell'ufficio delle case popolari e dell'industria edilizia spettano le indennità suddette stabilite a favore dei funzionari del genio civile.

Art. 6.

Gli ingegneri che avranno eseguite le ispezioni dei lavori redigeranno la distinta delle indennità ad essi spettanti, in base al R. decreto 2 dicembre 1920, n. 1790, e in conformità alle disposizioni vigenti in materia presso le rispettive Amministrazioni e la faranno pervenire all'Amministrazione alla quale appartengono, affinchè essa possa trasmetterla all'Ente costruttore ispezionato, che dovrà provvedere al pagamento nel termine di tre mesi dalla data del ricevimento della distinta, sotto pena di sospensione delle somministrazioni e dei contributi.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, 15 gennaio 1921.

Il Ministro: ALESSIO.

DECRETO COMMISSARIALE 15 *gennaio* 1921, *che istituisce una tassa consegna merci a favore della Camera di commercio di Gorizia* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE CIVILE
PER LA VENEZIA GIULIA

Visto che la Camera di commercio e d'industria di Gorizia non è in grado di sistemare il proprio bilancio coi soli proventi dell'addizionale all'imposta sull'industria, e ritenuta quindi la opportunità di creare a favore di detta Camera un altro adeguato cespite di rendita;

Visto il R. decreto 28 luglio 1920, n. 1233, nonchè l'autorizzazione impartita dalla presidenza del Consiglio dei ministri, Ufficio centrale per le nuove Provincie, con nota 1° settembre 1920, n. 8829/7 B;

DECRETA:

Art. 1.

Si istituisce a favore della Camera di commercio e d'industria di Gorizia una tassa consegna merci colle modalità stabilite negli articoli seguenti.

Art. 2.

I trasporti di merci mediante ferrovia spediti dalle o rispettivamente ritirati nelle stazioni ferroviarie di Aidussina, Cervignano, Cormons, Divaccia, Gorizia nord, Gorizia meridionale, Monfalcone e Nabresina soggiacciono alla tassa consegna merci se la singola spedizione raggiunge o supera i 100 kg.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 gennaio 1920, n. 18.

Art. 3.

La tassa è commisurata con cinque centesimi di lire per 100 kg. Frazioni di peso oltre 100 kg. verranno calcolate per un quintale intero.

Art. 4.

La tassa va pagata negli scali ferroviari indicati all'art. 2 all'atto della consegna e rispettivamente del ritiro della merce.

Art. 5.

Le modalità dell'incasso verranno rese pubbliche dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

La presente ordinanza ha vigore per un triennio per le spedizioni consegnate o ritirate dal 1° febbraio 1921 in poi fino all'espiro del triennio.

Trieste, 15 gennaio 1921.

Per il Commissario generale civile
CRISPO-MONCADA.

COMUNICATI

In ottemperanza alla disposizione dell'art. 6 del Regolamento interno di procedura della Commissione Reale pei ricorsi sui ruoli, si pubblicano in sunto i ricorsi presentati alla Commissione stessa dai sottoindicati agenti.

Coloro che dall'eventuale accoglimento dei ricorsi in parola si ritenessero comunque lesi, potranno far pervenire le loro osservazioni alla Commissione Reale entro 30 giorni dalla data del presente Bollettino.

BIONDO Giovanni - Segretario di 2ª cl. — Pers. amministrativo, vol. V, pag. 101, n. 733.

« Chiede che, tenuto conto delle mansioni disimpegnate, venga inscritto nel ruolo tecnico ».

CANTATORE Pasquale - Disegnatore L. C., vol. IV, pag. 40, n. —

« Chiede che, essendo egli riuscito idoneo al concorso del 1912 ad assistente dei lavori, e tenuto conto delle mansioni disimpegnate, venga fatto luogo alla sua inscrizione nel ruolo degli assistenti tecnici ».

BALDINI Alessandro - Applicato Mov. e Traff., vol. II, pag. 65, n. 678.

« Domanda di essere inscritto nel ruolo amministrativo, volume V, in base alle mansioni disimpegnate ».

Norme per le ammissioni di Allievi fuochisti.

CORSO NORMALE 1921

Sono indette le ammissioni a 1200 posti di Allievi fuochisti per un corso normale di istruzione.

Il corso di insegnamento sarà tenuto nelle singole scuole che verranno istituite:

per l'Italia Settentrionale presso i Compartimenti di Torino, Genova, Milano e Venezia e le Delegazioni di esercizio di Trento e Trieste:

per l'Italia Centrale presso i Compartimenti di Bologna, Firenze, Ancona e Roma e la Delegazione di esercizio di Cagliari;

per l'Italia Meridionale presso i Compartimenti di Napoli, Bari, Reggio Calabria e Palermo.

In relazione all'art. 53 del Regolamento del personale una parte di tali posti, in misura non superiore a 300, verrà riservata agli Operai di 1ª e 2ª categoria della trazione a vapore dei mestieri di aggiustatore, montatore, calderai (compresi i ramai), tornitori e fucinatori.

Le ammissioni saranno regolate dalle seguenti norme:

A) Aspiranti già in servizio come Operai stabili od in prova.

I. — Gli Operai stabili od in prova aspiranti all'ammissione al corso dovranno presentarne, entro il giorno 28 febbraio 1921, regolare domanda, conforme all'unito modello *A*), in carta semplice, pel tramite del loro superiore immediato, indirizzandola al Capo della Divisione Materiale e Trazione o Delegazione di Esercizio.

Le Divisioni e Delegazioni terranno conto soltanto delle domande di quegli Operai che, alla data suddetta, risultino aver conseguito titolo alla nomina in prova o alla nomina a stabile e che non abbiano superato il 30° anno di età.

Eccezionalmente a questo corso potranno prendere parte anche gli Operai aventi i requisiti di cui all'art. 53 *a)* del Regolamento del personale provenienti dagli Allievi fuochisti riprovati negli

esami finali dei corsi accelerati tenuti dopo il 1915 e mantenuti in servizio come Operai di 1ª e 2ª categoria.

Gli Operai che, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, saranno ritenuti in possesso dei requisiti e delle attitudini occorrenti, verranno sottoposti alla visita sanitaria per l'accertamento dei requisiti fisici richiesti per le funzioni di fuochista dall'Ordine Generale 9-1920.

II. — Gli Operai aspiranti a posti di Allievo fuochista, riconosciuti fisicamente idonei, sono esentati da ogni saggio di lavoro, e coloro di essi che potranno presentare il diploma di licenza rilasciato da una delle scuole più sotto indicate per gli aspiranti estranei al servizio, saranno esentati anche dall'esame di cultura, al quale invece gli altri Operai aspiranti saranno sottoposti contemporaneamente e colle stesse modalità più sotto stabilite per gli aspiranti estranei.

III. — Tanto degli Operai dichiarati idonei in detto esame di cultura, quanto degli Operai da detto esame esentati, dovrà essere compilata un'unica graduatoria, tenendo conto della votazione conseguita negli esami di licenza sostenuti in una delle scuole professionali più sotto indicate, e, in mancanza di questa, degli altri titoli di studio e di pratica professionale che gli aspiranti producessero, nonchè del risultato dell'esame di cultura.

IV. — In base a tale graduatoria, da compilarsi per Regione, verrà dal Servizio Materiale e Trazione provveduto alle ammissioni al corso, nel limite dei posti fissati.

V. — Agli Operai ammessi al corso sarà mantenuto, per tutta la durata di esso, il trattamento normale della loro qualifica, esclusa soltanto, per le ore nelle quali non avranno prestato servizio nell'Officina del Deposito, la corresponsione del premio trimestrale di cointeressamento nella manutenzione delle locomotive di cui l'art. 189 D. C. A. e l'aumento di lire 2 giornaliere di cui la deliberazione del Consiglio d'amministrazione del 2 luglio 1920.

VI. — Detti Operai, se riusciranno idonei agli esami finali del corso, otterranno, contemporaneamente agli altri Allievi fuochisti, la nomina a Fuochista, salva la facoltà dell'Amministrazione di rimetterli nella posizione di Operaio qualora non dimostrino sufficiente attitudine alle attribuzioni di fuochista o non riescano a superare, entro i limiti di tempo stabiliti pei fuochisti

in prova, l'esame pel passaggio a stabile prescritto per questi ultimi ed al quale verranno sottoposti contemporaneamente.

A quegli Operai che all'atto del conseguimento della nomina a fuochista fossero provvisti della paga che, ragguagliata ad superasse lo stipendio minimo stabilito pei fuochisti, verrà assegnata la classe di stipendio corrispondente al conguaglio annuo della paga dai medesimi fruita.

B) **Aspiranti estranei all'Amministrazione o già in servizio come avventizi.**

I. — Gli estranei che aspirano all'ammissione al corso dovranno presentare la domanda alla Divisione Materiale e Trazione o Delegazione di esercizio nella cui giurisdizione è compresa la località nella quale risiedono.

Gli agenti in servizio come avventizi che intendessero essere ammessi al corso, dovranno inoltrare la domanda pel tramite del loro superiore immediato.

Le domande dovranno essere redatte, conformemente all'unito modello *B*, su carta bollata da lire 1.05, e fatte pervenire alle Divisioni Materiale e Trazione o Delegazioni di esercizio non oltre il 28 febbraio 1921.

Non saranno prese in considerazione le domande che perverranno dopo la data indicata o sprovviste dei documenti più sotto prescritti e quelle degli aspiranti che risiedono o sono domiciliati in località non comprese nella giurisdizione dele Divisioni Materiale e Trazione o Delegazione di esercizio della Regione, avvertendo che le località non aventi stazione ferroviaria propria sono da considerarsi comprese nella giurisdizione della Divisione Materiale e Trazione o Delegazione di Esercizio alla quale appartiene la stazione ferroviaria più vicina.

II. — Gli aspiranti estranei od avventizi, oltrechè soddisfare alle condizioni generali stabilite per l'ammissione in servizio del personale, devono:

a) avere compiuto, alla data del termine utile per la presentazione delle domande, il 21° anno di età e non avere oltrepassato alla detta data il 26° anno; il limite minimo è ridotto a 18 anni per i licenziati dalle scuole indicate appresso. L'età massima viene aumentata, per coloro che prestarono servizio militare come

richiamati o trattenuti durante la guerra, di tanti mesi per quanti ne corrispondono al detto servizio, escluso quello di ferma obbligatoria; agli effetti del computo saranno da considerare come mesi interi le frazioni di mese;

b) possedere i requisiti fisici per essere ammessi in servizio nelle funzioni di fuochista, a norma dell'Ordine Generale 9-1920;

c) dichiarare per iscritto se prestino od abbiano prestato servizio presso questa od altra Amministrazione ferroviaria o pubblica.

In caso affermativo l'aspirante dovrà specificare le date e le località relative, e, qualora non fosse più in servizio, i motivi pei quali lasciò l'impiego. Dovrà pure indicare se abbia presentato in precedenza altre domande d'impiego nell'Amministrazione ferroviaria dello Stato o se abbia all'uopo subìta visita sanitaria o sostenuto esami, restando stabilito che il dichiarare cosa incompleta, o non conforme al vero, determinerà l'esclusione dell'aspirante. Resta parimenti stabilito che la irregolarità della dichiarazione, ove venga a risultare dopo l'assunzione in servizio in seguito all'esperimento, potrà determinare, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, la immediata decadenza dal posto conferito, senza obbligo per l'Amministrazione di alcun preavviso e senza che l'interessato possa far valere verso l'Amministrazione stessa alcuna ragione o pretesa, sia per danni che venisse a risentire in seguito alla pronunciata decadenza, sia per spese sostenute in occasione o in dipendenza dell'esperimento o della sua ammissione in servizio.

Non potrà essere ammesso chi sia stato destituito o licenziato per motivi disciplinari dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato o da altre Amministrazioni ferroviarie o pubbliche, come pure chi sia stato esonerato o si sia reso dimissionario dal personale di ruolo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

III. — Gli aspiranti estranei e quelli in servizio come avventizi debbono presentare i seguenti documenti a corredo della domanda:

a) fede di nascita;

b) certificato rilasciato dall'ufficio del casellario giudiziario;

c) congedo militare o altro documento comprovante la posizione dell'aspirante di fronte alla legge sul reclutamento;

d) fotografia, con firma autenticata da un pubblico ufficiale a ciò autorizzato;

e) titoli di studio professionali.

Il certificato di cui al punto *b*) deve essere di data non anteriore di tre mesi a quella della domanda.

IV. — Le ammissioni degli aspiranti estranei e degli agenti in servizio come avventizi verranno fatte:

Senza esame:

a) per coloro che, giudicati ammissibili per corsi precedenti e chiamati a prendervi parte, abbiano dovuto rinunciare a frequentare la scuola per soddisfare gli obblighi di leva, alla condizione però che il corso attuale sia il primo indetto dopo il loro congedamento dalle armi, e che i medesimi risultino ancora in possesso dei prescritti requisiti;

b) per coloro che abbiano conseguita la licenza, di cui devono in caso allegare il diploma, in una delle scuole di cui appresso, nel quantitativo che verrà stabilito dall'Amministrazione, tenuto anche conto dei requisiti individuali e dei risultati ottenuti nei corsi scolastici:

AQUILA … R. Scuola industriale.
ASCOLI PICENO … R. Scuola d'arti e mestieri.
ATRI … » » » »
AVELLINO … » » » »
BARI … R. Scuola d'arti e mestieri « Umberto I ».
BELLUNO … R. Scuola industriale.
BENEVENTO … » » »
BIELLA … R. Scuola professionale.
BOLOGNA … Istituto « Aldini Valeriani ».
CAGLIARI … R. Scuola industriale.
CASTROVILLARI … » » d'arti e mestieri.
CATANZARO … » » industriale.
CESENA … » » »
CHIETI … » » professionale « Luigi di Savoia ».
COLLE VAL D'ELSA … R. Scuola industriale.
COSENZA … » » »
CREMONA … R. Istituto « Ala Ponzone ».
FABRIANO … R. Scuola d'arti e mestieri.
FERMO … R. Istituto industriale nazionale.
FIRENZE … Scuola tecnica professionale « Leonardo da Vinci ».
FOGGIA … R. Scuola professionale « Saverio Altamura ».

FOLIGNO	R. Scuola d'arti e mestieri.
FORLI'	» » » »
GARDONE VAL TROMPIA . . .	R. Scuola professionale « Giuseppe Zanardelli ».
GENOVA	Civica scuola « Galilei ».
IMOLA	R. Scuola industriale.
INTRA	R. Istituto « Cobianchi ».
LIVORNO	R. Scuola d'arti e mestieri.
MESSINA	» » industriale.
NAPOLI	R. Scuola industriale « Alessandro Volta ».
NAPOLI	R. Scuola « Luigi Vanvitelli ».
NAPOLI	R. Scuola « G. L. Bernini ».
NAPOLI	Scuola industriale Casanova.
NOVARA	Scuola professionale « Omar ».
PAUSOLA	R. Scuola d'arti e mestieri.
PIAZZA ARMERINA	» » professionale.
PISA	» » industriale.
PISTOIA	» » »
POTENZA	» » d'arti e mestieri.
REGGIO CALABRIA	» » industriale.
RIMINI	» » »
SAVONA	» » professionale d'arti e mestieri.
S. GIOVANNI A TEDUCCIO . . .	R. Scuola industriale.
TERNI	» » d'arti e mestieri.
TORINO	Istituto professionale operaio.
TREIA	R. Scuola d'arti e mestieri.
VICENZA	R. Scuola industriale « Alessandro Rossi ».

purchè risultino aver pratica di uno dei mestieri di aggiustatore, tornitore, calderaio, ramaio o fucinatore.

Per esame:

Per coloro che non si trovino nelle condizioni suddette, i quali dovranno dimostrare:

1° di possedere una discreta istruzione;

2° di avere la necessaria conoscenza ed abilità in uno dei mestieri di aggiustatore, tornitore, calderaio, ramaio, fucinatore.

V. — Gli aspiranti, sia senza esame che per esame, che, anche dalle informazioni su ciascuno di essi assunte dalle singole Divisioni saranno ritenuti, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, in possesso dei requisiti e delle attitudini occorrenti, verranno sottoposti alla visita medica da parte dell'Ufficio Sanitario Compartimentale. La Commissione incaricata della visita medica giudicherà inappelabilmente se gli aspiranti abbiano la prescritta idoneità fisica.

VI. — Le singole Divisioni e Delegazioni provvederanno a chiamare alle prove di cui appresso gli aspiranti che non si trovano in possesso dei requisiti sopra indicati per ottenere l'esenzione dell'esame di ammissione. Tali prove avranno luogo nei giorni e nelle località che verranno indicate.

VII. — Le prove per riconoscere l'istruzione degli aspiranti o la cui ammissione ha luogo per esame, consisteranno:

a) nello svolgimento di un tema di composizione adatto per la terza elementare;

b) nella risoluzione di problemi d'aritmetica sulle prime quattro operazioni per numeri interi e frazionari; i problemi saranno proposti in numero di 3 con obbligo, per la sufficienza, di risolverne almeno 1;

c) nella lettura corrente di qualche brano e nella spiegazione delle cose lette.

Il saggio di lavoro per accertare i requisiti di cui al punto 2° del secondo capoverso del paragrafo IV dovrà essere eseguito da ciascun candidato per il mestiere che dichiara meglio conoscere.

Per gli aggiustatori l'oggetto da lavorare dovrà, di regola, richiedere non l'uso soltanto della lima, ma anche l'opera di congegnatore.

Il numero massimo dei punti di cui potrà disporre la Commissione esaminatrice è il seguente:

Prova scritta:	
Componimento	20
Saggio aritmetica	20
Prova orale	10
Saggio di lavoro	30

Per ottenere l'idoneità è necessario riportare non meno di 6/10 dei punti assegnati per ciascuna prova.

VIII. — Tanto degli aspiranti esentati dall'esame, quanto di quelli riconosciuti idonei nell'esame sostenuto ed in base alla votazione riportata, sarà compilata un'unica graduatoria, dando la precedenza:

1° agli aspiranti giudicati ammissibili in corsi precedenti, di cui al punto *a*) del 1° capoverso del paragrafo IV;

2° agli aspiranti ammessi per titoli di cui al punto *b*) del capoverso suddetto, tenendo conto delle votazioni conseguite negli esami di licenza, e degli altri titoli di studio e di pratica professionale che gli aspiranti produrranno insieme al diploma di licenza della scuola da cui provengono.

A parità di merito sarà preferito: chi sia invalido od orfano di guerra; chi abia riportato ferite in combattimento; chi sia insignito di decorazioni al valore militare; chi abbia già prestato buon servizio nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato; chi sia orfano di agente o figlio di agente infortunato per causa di servizio; chi abbia prestato servizio nell'Esercito o nell'Armata. A parità di ogni altra condizione avrà la precedenza il maggiore di età.

IX. — Seguendo l'ordine di tale graduatoria, gli aspiranti prescelti per l'ammissione verranno assunti in servizio fino al raggiungimento del numero dei posti disponibili per le scuole, in qualità di Operai Allievi fuochisti avventizi temporanei.

L'Amministrazione ferroviaria si riserva la facoltà di ammettere al corso Allievi fuochisti aspiranti in numero superiore a quello previsto nel presente avviso, scegliendoli in ordine di graduatoria fra i risultati idonei.

La paga giornaliera per tutti indistintamente gli Operai Allievi fuochisti sarà di lire 10, oltre la indennità di caro-viveri.

X. — Gli allievi appositamente assunti in servizio per frequentare le scuole, se in qualunque momento del corso non soddisfino per qualsiasi motivo, saranno licenziati senza alcun compenso, come pure verranno licenziati se non riescono idonei nell'esame finale, restando esclusa la loro conservazione in servizio con altre mansioni.

XI. — I candidati ammessi al corso dovranno, nel più breve tempo possibile, completare la presentazione dei documenti prescritti per l'ammissione in servizio dal Regolamento del personale in vigore presso l'Amministrazione.

Nessun candidato potrà frequentare il corso se non avrà presentato tutti i documenti richiesti e se questi non sono stati riconosciuti regolari. La tolleranza per la presentazione di tutti i documenti è al massimo di un mese dalla data d'inizio del corso; passato tale periodo di tempo, coloro che non si saranno messi

in grado di presentare i documenti in parola, saranno definitivamente esclusi dal corso.

XII. — Per i viaggi che gli aspiranti devono compiere per recarsi alla visita medica ed agli esami di ammissione al corso e per ritornare in residenza vengono accordati i biglietti gratuiti.

C) **Disposizioni generali.**

Tutti gli allievi che si ammettono al corso, siano essi di nuova assunzione, ovvero già in servizio, che per la data stabilita per l'inizio del corso non avessero raggiunta la località stabilita per il corso di istruzione, saranno considerati rinunciatari. Gli allievi che all'esame finale non abbiano conseguita la idoneità non potranno ripetere l'esame stesso, nè essere ammessi a corsi successivi.

Gli allievi che riusciranno idonei nell'esame finale verranno passati alle funzioni permanenti di fuochista, subordinatamente però all'esistenza di posti vacanti ed alla dichiarazione di accettare qualunque residenza venga loro assegnata, indipendentemente dal posto accupato nella graduatoria dell'esame.

Firenze, 12 genanio 1921.

ALLEGATO A.

On. Divisione Materiale e Trazione
o Delegazione di esercizio

Data . . . .

Io sottoscritto (1) . . . . presso . . . .
. . . . di (2) . . . .
faccio istanza per essere ammesso a frequentare il corso Allievi fuochisti 1921, dichiarandomi inteso che, in caso di ammissione, durante lo svolgimento del corso stesso mi sarà mantenuto il trattamento normale della mia qualifica, esclusa soltanto, per le ore nelle quali non avrò prestato servizio nell'officina del deposito, la corresponsione del premio trimetrale di cointeressamento nella manutenzione delle locomotive di cui l'art. 189 D. C. A. e l'aumento al medesimo di lire 2 per giornata di cui la deliberazione del Consiglio d'Amministrazione del 2 luglio 1920. In caso poi di esito favorevole dell'esame finale, mi dichiaro pure inteso che mi verrà conferita, contemporaneamente agli altri Allievi fuochisti, la nomina a Fuochista, salva la facoltà nell'Amministrazione di rimettermi nella posizione di Operaio qualora, a giudizio insindacabile di essa, io non dimostri sufficiente attitudine alle attribuzioni di fuochista o non riesca a superare, entro i limiti di tempo stabiliti pei fuochisti in prova, l'esame pel passaggio a stabile.

(3) . . . .

(1) Nome, cognome e numero di matricola.
(2) Indicare la località.
(3) Firma dell'agente.

ALLEGATO B.

On. Divisione Materiale e Trazione
o Delegazione d'esercizio

Il sottoscritto . . . .
nato a (luogo e data di nascita) . . . .
di mestiere . . . . domanda di essere ammesso (dichiarare se per titoli o per esame) . . . . al posto di Operaio Allievo fuochista alle condizioni di cui l'avviso in data 12 gennaio 1921.

Unisce alla presente i seguenti documenti:

. . . .
. . . .
. . . .
. . . .
. . . .
. . . .
. . . .

Firma (casato e nome per esteso) . . . .
Indirizzo preciso . . . .
data . . . .

Avviso di concorso a 10 posti di Capo deposito di 3ª classe della trazione elettrica.

E' indetto un concorso a 10 posti di Capo deposito di 3ª classe della Trazione elettrica, al quale sono ammessi, indipendentemente dal numero delle prove sfavorevoli subite e dal servizio in funzioni eventuali di Capo deposito prestato in antecedenza, i Macchinisti T. E. ed i Macchinisti T. V. abilitati a macchinista T. E. che si trovano nelle condizioni previste dall'art. 49 del Regolamento del personale, e cioè che non abbiano superato l'età di 45 anni alla data del presente avviso e che, su parere della Commissione di avanzamento del Servizio Materiale e Trazione, presentino, oltre ai requisiti di capacità, diligenza e buona condotta, anche le attitudini necessarie al disimpegno delle funzioni di Capo deposito di 3ª classe.

Gli esami scritti ed orali verteranno sulle materie indicate nelle norme approvate dal Consiglio di amministrazione in data 27 agosto 1920.

A termini dell'art. 129 del Regolamento del personale i dichiarati idonei dovranno compiere, prima della promozione, a misura che si renderanno vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori e per coloro che si rifiutassero di raggiungere, o non raggiungessero nel termine fissato, la nuova destinazione, sarà proceduto a termini dell'art. 85 del Regolamento del personale.

I Macchinisti T. E. e i Macchinisti T. V. abilitati T. E. che si trovino nelle condizioni volute e che intendano di partecipare al concorso, dovranno presentare apposita domanda per via gerarchica non più tardi del 28 febbraio 1921.

Ordine di servizio N. 12.

Stazioni di Resana e Salzano Robegano. Riduzione a case cantoniere.

(Vedi ordine di servizio n. 16–1917).

Dal 1° febbraio 1921 le stazioni di Resana e Salzano Robegano, della linea Mestre-Primolano, verranno ridotte a case cantoniere con servizio viaggiatori, bagagli e cani, ed esercitate a mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Dalle dette case cantoniere verranno distribuiti i biglietti ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato al presente ordine di servizio.

Sono inoltre ammessi in partenza dalle case cantoniere stesse, esercitate come sopra, i viaggiatori - compresi i ragazzi - e le spedizioni di bagagli aventi diritto a viaggiare con riduzione di tariffa. Alla regolarizzazione di tali viaggi e di tali spedizioni dovrà essere provveduto a norma di quanto dispone l'ordine di servizio n. 335-1911 per le limitazioni di servizio nelle stazioni.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, dei bagagli, ecc., nonchè del versamento dei relativi importi resta incaricata per entrambe le case cantoniere la stazione di Mestre.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) alle pagine 12 e 13, si dovrà aggiungere una stelletta di contro ai nomi di Resana e Salzano Robegano e sostituire per Resana l'indicazione L O-a con LB, considerando i nomi stessi come scritti in carattere corsivo; nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914, alla pagina 48 sotto al nome di Resana aggiungere: « (casa cantoniera) » e di contro nella colonna 6 il richiamo (6) alla lettera V, nella colonna 7, sostituire il richiamo (1) alla let-

tera B con il richiamo (6), nelle colonne 8, 10 e 13 sopprimere rispettivamente le lettere G (1) O (1) S, alla pagina 55 di sotto al nome di Salzano Robegano aggiungere « (casa cantoniera) » e di contro nella colonna 6 alla lettera V il richiamo (6), nella colonna 7 depennare il richiamo (3) alla lettera B sostituendolo col richiamo (6) e nella colonna 13 depennare la lettera S. Nella tabella (53) a pagina 80 del prontuario suddetto considerare i nomi di Resana e Salzano Robegano come stampati in carattere corsivo.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (ediz. 17 febbraio 1916) alle pagine 47 e 54 si dovranno cancellare, rispettivamente, i nomi di Resana e Salzano Robegano e le relative indicazioni.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, alle pagine 11, 12 e 42 si dovrà aggiungere ai nomi di Resana e Salzano Robegano la caratteristica di « casa cantoniera ».

Nelle altre pubblicazioni di servizio, nelle quali trovansi riportati i nomi delle stazioni ecc. con le relative caratteristiche, dovrà essere esposta ai nomi di Resana e Salzano Robegano la caratteristica di « casa cantoniera ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N.* **12-1921.**

Prezzo dei biglietti in vendita da e per le fermate di Salzano Robegano e Resana.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
Salzano Robegano	Venezia	9.20	6.40	3.50	Mestre
	Mestre	5.65	4.15	2.20	
	Maerne di M.	2.10	1.55	1.15	
	Noale Scorzè	2.10	1.55	1.15	
	Piombino Dese	5.65	4.15	2.20	
	Resana	7.25	5.05	2.85	
	Castelfranco Veneto	9.20	6.40	3.50	
	Castello di Godego	11.40	7.90	4.90	
	Cassola	14.45	9.85	5.95	
	Bassano	16.40	11.20	6.75	
	Solagna	19.10	12.85	7.65	
	S. Nazario	20.20	13.60	8.05	
	Carpanè Valstagna	21.80	14.65	8.70	
	S. Marino	23.75	16.—	9.35	
	Cismon	25.35	16.90	10.—	
	Primolano	27.60	18.40	10.75	
Resana	Venezia	15.25	10.45	6.20	
	Mestre	11.90	8.20	5.05	
	Maerne di M.	8.70	6.10	3.40	
	Salzano Robegano	7.25	5.05	2.85	
	Noale Scorzè	6.15	4.30	2.45	
	Piombino Dese	2.10	1.55	1.15	
	Castelfranco Veneto	2.45	1.85	1.30	
	Castel di Godego	5.35	3.35	2.10	
	Cassola	8.40	5.80	3.25	
	Bassano	10.30	7.15	4.40	
	Solagna	13.—	8.95	5.45	
	S. Nazario	14.15	9.70	5.85	
	Carpanè Valstagna	15.75	10.60	6.50	
	S. Marino	17.65	11.95	7.15	
	Cismon	19.10	12.85	7.65	
	Primolano	21.50	14.50	8.55	

Ordine di servizio N. 13.

Circoscrizione dei Riparti d'ispezione Materiale e Trazione.

(Vedi ordine di servizio n. 124-1920).

Alle circoscrizioni dei riparti d'ispezione materiale e trazione costituiti nel modo indicato dall'ordine di servizio 124 pubblicato nel *Bollettino ufficiale* n. 47, 1920, debbono apportarsi le seguenti modificazioni:

Nel riparto V Alessadria (pag. 859 del *Bollettino*) al limite di circoscrizione: Cantalupo-S. Giuseppe sostituire: Cantalupo-S. Giuseppe (*e*).

Nel riparto III Taranto (pag. 870 del *Bollettino*) aggiungere il limite di circoscrizione: Metaponto-Sibari (*e*).

Nel riparto I Reggio C. (stessa pag. del *Bollettino*) al limite di circoscrizione: Reggio C.-Catanzaro M. (*e*) sostituire: Reggio-Roccella (*i*).

Nel riparto III Catanzaro (stessa pag. del *Bollettino*) al limite di circoscrizione: Catanzaro M.-Metaponto (*e*) *sostituire*: Catanzaro M.-Sibari (*i*) ed aggiungere: Catanzaro-Roccella (*e*).

Ordine di servizio N. 14.

Soppressione della visita preventiva ai carri destinati a ricevere spedizioni in servizio cumulativo con le ferrovie estere.

(Vedi ordine di servizio n. 206-1913).

A parziale modificazione dell'Ordine di servizio n. 206-1913, col quale venne soppressa la visita preventiva ai carri destinati a ricevere spedizioni in servizio cumulativo con le ferrovie estere, si dispone che a datare dal 10 febbraio 1921 la visita preventiva in questione venga nuovamente praticata a tutti i carri tanto F. S. che esteri da utilizzarsi per trasporti all'estero di

generi destinati all'alimentazione umana e delle seguenti merci:

Pelli conciate d'ogni specie od altrimenti preparate (escluse quindi le pelli fresche, salate e secche); scarpe, stivali e ogni sorta di calzamenta di pelle o di stoffa; stoffe, flanelle, maglierie, coperte, nastri, tappeti, telerie e tovaglierie, scialli, sciarpe, fazzoletti, arazzi, tende, velluti, abiti confezionati e parti dei medesimi, biancheria confezionata; valori, monete di rame e di nichel; merci assicurate; oggetti d'arte e di collezione, seterie, merletti e pizzi; pellicceric; capelli umani; pellicole da cinematografo.

La visita dovrà essere praticata da un Verificatore, il quale non dovrà dichiarare atti al carico, per spedizioni destinate all'estero delle merci sopraspecificate, carri in condizioni di manutenzione tali che possano causarne il rifiuto al transito di uscita dall'Italia.

A comprova dell'avvenuto accertamento delle ottime condizioni del veicolo, il Verificatore dovrà apporre il proprio timbro e la firma, a seconda della qualità della merce o del modo di trasporto, in uno dei seguenti stampati che gli sarà presentato dalla stazione debitamente completato:

Foglio itinerario mod. M-167;
Foglio di carico mod. M-145-*a* (già Ch-137);
Foglio di carico mod. M-145-*b* (già Ch-138);
Foglio di scorta mod. M-145 (già Ch-104).

Se la stazione mittente del trasporto non è sede di Verificatore, quella che deve provvedere il carro, già visitato, lo invierà all'altra con allegato al mod. M-130 uno dei documenti di scorta di cui sopra, vistato e timbrato come si è detto, per modo che il documento in questione possa seguire la spedizione fino al nostro transito di confine.

La mancanza del visto del Verificatore farà carico in ogni caso, alla stazione mittente del trasporto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 44 e 45.

Ordine di servizio N. 15.

Apertura all'esercizio della fermata di Catania Ognina.

Col giorno 7 febbraio 1921 viene aperta all'esercizio, sulla linea Messina-Siracusa, la fermata di Catania Ognina, al chilometro 243 + 563 e a destra della linea stessa, fra le stazioni di Cannizzaro e Catania Centrale, dalle quali dista rispettivamente m. 3114 e 2848.

La detta fermata viene ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'O. S. n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata di Catania Ognina distribuirà biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato *A* » al presente Ordine di servizio.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni provvederà il personale dei treni stessi.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, ecc., nonchè del versamento dei relativi importi, rimane incaricata la stazione di Catania Centrale.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell' « Allegato *B* » al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N.* **15–1921.**

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Catania Ognina.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
Catania Ognina	Catania Centrale . . .	1.80	1.40	1.05	Catania Centrale
	Cannizzaro	2.10	1.55	1.15	
	Acicastello	2.45	1.85	1.30	
	Acireale	5.65	4.15	2.20	
	Guardia Mangano . .	8.40	5.80	3.25	
	Giarre Riposto . . .	11.40	7.90	4.90	
	Giardini Taormina . .	18.30	12.40	7.40	
	S. Teresa Riva . . .	24.05	16.15	9.45	
	Messina Centrale . . .	36.40	24.25	14.—	

N. B. — Nei prezzi suindicati non è compresa la tassa addizionale fissa di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N.* 15-1921.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918):

— a pag. 8 fra i nomi di Catania Centrale e Catania Porto devesi inserire:

Catania Ognina ⋆ L B/P/152/.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pag. 20 fra i nomi di Catania Centrale e Catania Porto devesi inserire:

Palermo
Catania Ognina/Messina - Siracusa/4° Catania/Catania/118/V/ (6)/B (6)/

— a pag. 101 nella tabella (118) Messina-Siracusa, fra Catania Centrale e Cannizzaro trascrivere. in carattere *corsivo*, il nome di Catania Ognina con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Messina Porto	Km.	93	Carruba	K.	23
Messina Centrale	»	92	Guardia Mangano	»	19
Tremestieri	»	86	Acireale	»	12
Mili	»	85	Acicastello	»	5
Galati	»	82	Cannizzaro	»	4
Ponte S. Stefano	»	81	Catania Centrale	»	3
Ponte Schiavo	»	79	Catania Porto	»	6
Giampilieri	»	77	Catania Acquicella	»	6
Scaletta Zanclea	»	75	Bicocca	»	11
Alì	»	69	Passomartino	»	19
Nizza di Sicilia	»	66	Valsavoja	»	26
Roccalumera Mandanici	»	64	Lentini	»	32
Furci	»	62	Agnone di Siracusa	»	41
S. Teresa di Riva	»	60	Agnone Bagni	»	43
S. Alessio Etneo	»	57	Brucoli	»	52
Letojanni	»	50	Augusta	»	59
Giardini Taormina	»	45	Megara Iblea	»	66
Alcantara	»	41	Priolo Melilli	»	73
Calatabiano	»	39	S. Panagia	»	83
Fiumefreddo Sicilia	»	36	Siracusa Stazione	»	90
Mascali	»	30	Siracusa Porto	»	92
Giarre Riposto	»	27			

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometrice in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— a pag. 5 fra i nomi di Catania Centrale e Catania Porto inserire:

Catania Ognina (casa cantoniera) /77/6 bis/

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N*. 15-1921.

— a pag. 77 fra Cannizzaro e Catania Centrale trascrivere
/6 bis/ Catania Ognina (casa cantoniera)

nonchè la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Messina-Siracusa la distanza deve essere rilevata dalla tabella 118 a pag 101 del prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per i prontuari delle stazioni sistuate sulla linea Valsavoja-Caltagirone la distanza deve essere formata aggiungendo km. 2 a quella indicata per Catania Centrale.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece formarsi aggiungendo km.3 a quella indicata per Cannizzaro e km. 3 a quella indicata per Catania Centrale, e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che ha servito di base per la formazione della distanza.

Il Direttore generale
C. CROVA.

ANNO XIV - N. 6

10 FEBBRAIO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

(*Per memoria*).

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

(5355) 1921 - **Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.**

Comunicati

Si porta a conoscenza degli interessati che la Commissione Ministeriale per la sistemazione del personale ferroviario ex combattente, istituita per l'applicazione del R. D. 2 settembre 1919, n. 1631, ha stabilito il 20 febbraio p. v. come ultimo termine per l'accettazione dei prospetti individuali degli agenti menzionati nella circolare C. 7-1890 del 29 gennaio c. a. (avventizi con funzioni continuative sistemati in prova prima del 1-1-919 e vincitori di concorso che, per effetto del servizio militare non poterono presentarsi ad assumere servizio ferroviario).

I reclami contro le deliberazioni della prefata Commissione saranno accettati se presentati pel tramite gerarchico non oltre il mese in corso ed in ogni caso per quegli agenti che ancora non fossero edotti della liquidazione che li riguarda, entro un mese dell'avvenuta comunicazione ufficiale.

Avviso di esame di concorso a posti di Capo squadra operai elettricisti nel ruolo del personale tecnico ed operaio delle officine locomotive e delle officine dei depositi fra operai di 1ª categoria elettricisti (Art. 110 R. P.).

E' indetto un concorso per promozione a n. 20 posti di Capo squadra operai elettricisti.

Il concorso avrà luogo in base all'art. 110 del R. P., con le norme approvate dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920, pubblicate nel Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato, n. 44 del 28 ottobre 1920.

Al concorso potranno prender parte gli operai di 1ª categoria elettricisti, che abbiano compiuto, alla data del presente avviso, non meno di 2 anni di servizio nelle Officine locomotive, o nelle Officine centrali elettriche della trazione, o nelle Officine locomotive dei depositi e nel mestiere di elettricista.

Potranno pure esservi ammessi gli operai di 2ª categoria del mestiere suindicato pei quali sia in corso di approvazione o di presentazione la proposta di promozione ad operaio di 1ª categoria con decorrenza 1° gennaio 1921.

A termini dell'art. 122 R. P. non potranno essere ammessi al concorso gli operai che alla data del presente avviso abbiano superata l'età di 45 anni e che non abbiano compiuto 5 anni di servizio nel grado di operaio, tenuto calcolo anche del servizio prestato come avventizio di cui all'art. 61 R. P., comma 2°.

A sensi dell'art. 129 R. P., i vincitori del concorso devono compiere prima della promozione, a misura che si rendano vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di 6 mesi nelle funzioni superiori.

Gli operai che si trovino nelle condizioni volute e che intendano partecipare al concorso dovranno presentare apposita domanda non più tardi del 15 marzo p. v.

Ai concorrenti ammessi al concorso verrà notificato a mezzo rispettivamente dei Capi delle Divisioni materiale e trazione e dei Capi delle Officine locomotive, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il signor amministratore generale, con decisione 17 luglio 1920, punì col licenziamento, in applicazione degli articoli 186-*e*) e 197 del citato Regolamento, il manovale in prova *Asselli* Felice (189399) responsabile di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni, a far tempo dal 13 aprile 1919.

Ordine di servizio N. 16.

Servizio cumulativo con la ferrovia Rovato-Iseo-Edolo. Estensione di servizio nella fermata di Sonico.

(Vedi ordine di servizio n. 372-1913).

La fermata di Sonico della ferrovie Rovato-Iseo-Edolo, attualmente ammessa al servizio cumulativo per le merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, per i veicoli e per il bestiame, limitatamente ai trasporti a carro completo, a datare dal 14 febbraio 1921 viene ammessa anche ai trasporti in collettame composti di colli non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (Ediz. 1 aprile 1915), nel prospetto a pag. 82, di contro al nome di Sonico, devesi sostituire alle lettere *G*, *P* (colonne 6 e 8) il richiamo (3) con (2) e sopprimere il richiamo (3) alle lettere *A*, VB (colonne 7 e 9).

Nell' « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato, ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (ediz. 1 maggio 1915) a pagina 58 fra i nomi di Soncino e Sorbolo inserire:

Sonico	Rovato-Iseo-Edolo

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 17.

Trasporti per conto delle società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato.

Le seguenti società:

Cooperativa *Edile ferrovieri*, Brescia;

Cooperativa *Amicizia* per costruzione di case popolari fra agenti delle ferrovie dello Stato, Napoli;

Cooperativa *Case fra i ferrovieri* dello Stato, Napoli;

Cooperativa edilizia per costruzione case economiche *Ernesto Scodes*, Napoli;

La Fenice, cooperativa edilizia ferrovieri dello Stato, Napoli;

Cooperativa *Panormus* fra impiegati delle ferrovie dello Stato, Palermo;

Cooperativa *Il Progresso*, tra ferrovieri per la costruzione di case economiche e popolari, Roma;

Cooperativa *Quieta Domus* per la costruzione di case popolari ed economiche, Roma;

Cooperativa *Case ferrovieri*, Salerno;

Cooperativa *Edile ferroviaria*, Venezia;

sono ammesse a fruire della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato, pubblicato con l'O. S. n. 82-1920.

I nomi delle dette società cooperative devono quindi essere aggiunti nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 18.

Estensione di servizio della fermata di Piteccio.

La stazione di Piteccio, della linea Bologna-Pistoia-Firenze, attualmente esclusa dai trasporti veicoli e bestiame, dal giorno 14 febbraio 1921 viene abilitata anche ai servizi suddetti.

Per tali abilitazioni la stazione di cui sopra è stata dotata di un piano caricatore che ha una fronte di carico di m. 28 situato all'estremità di apposito binario tronco che dirama dal binario orizzontale lato Bologna.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale

delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. giugno 1914), a pagina 45, di fronte al nome della stazione di Piteccio si dovrà esporre nelle colonne 11, 12 e 16, rispettivamente le lettere *V - B - F;* nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1 agosto 1918), a pagina 12 di contro al nome della stazione di Piteccio si dovrà depennare la lettera *O*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 19

Trasformazione in casa cantoniera della fermata di Mulinetti.

(Vedi ordine di servizio n. 20-1919).

Dal giorno 16 luglio scorso la stazione di Mulinetti, della linea Genova-Spezia, è stata ripristinata a Casa Cantoniera, esercitata a mezzo di guardiano.

Ferme restando le precedenti abilitazioni al servizio per il pubblico sono pertanto aboliti in detta località:

— il posto di movimento;

— il binario d'incrocio;

— i segnali di protezione e di partenza;

— il posto di blocco N. 7-*bis*, già corrispondente coi posti di Pieve di Sori, da un lato, e di Recco dall'altro.

Alla protezione dei treni sarà provveduto a cura del personale di scorta.

In conseguenza di quanto sopra si dovranno ripristinare a pag. 11 della Prefazione generale all'orario, ed a pag. 39 del Prontuario generale delle distanze chilometriche le indicazioni precedenti relative alla Casa cantoniera di Mulinetti.

Ordine di servizio N. 20.

Norme per l'approvazione e liquidazione delle spese per l'acquisto di nuovi rotabili e pei miglioramenti a quelli in servizio.

Acquisto di nuovi rotabili.

1. — Le pratiche per l'acquisto di nuovi rotabili si fanno dal Servizio Materiale e Trazione in base a proposte da esso compilate e fatte approvare dall'Autorità competente.

2. — Ultimate le pratiche di acquisto e stipulati i relativi contratti, l'Autorità competente — su proposta del Servizio Materiale e Trazione ripartisce tra i singoli contratti lo stanziamento approvato, anche nei riguardi delle spese impreviste e generali; e lo integra ove sia necessario.

3. — Qualora ad uno o più lotti di rotabili di nuova costruzione (e non ancora iscritti negli inventari) dovessero farsi modificazioni od aggiunte che implichino aumento delle somme approvate, il Servizio Materiale e Trazione compila le relative proposte e le presenta alla superiore approvazione.

L'Autorità competente approva le occorrenti spese in aumento a quelle singolarmente stanziate per ciascun lotto di rotabili, di cui al precedente punto 2.

4. — I Servizi Materiale e Trazione e Ragioneria tengono, per ciascun contratto, il partitario nel quale registrano i pagamenti del prezzo di acquisto che si effettuano alle ditte costruttrici, l'importo dei materiali eventualmente forniti, senza addebito, alle ditte per la costruzione dei rotabili aggiudicati, e tutte le altre spese inerenti alla provvista, cioè: quelle eventuali di dogana, di montatura, di trasporto fino alla consegna a destinazione pei rotabili non circolanti sulle proprie ruote (escluse quindi quelle per il trasporto in servizio sulla Rete di Stato dei rotabili circolanti sulle proprie ruote), ecc.; e la quota di spese generali nella misura del 1,50% per le spese di studio, dirigenza, collaudo, ecc.

Quale prezzo di acquisto deve intendersi il prezzo di contratto con le eventuali differenze in più od in meno per le modificazioni apportate e per variazioni alle condizioni tecniche iniziali di fornitura che implichino modificazione al valore reale dei rotabili.

In base a tutti gli elementi di spesa su indicati ed ai dati del contratto, il Servizio Materiale e Trazione, a provvista ultimata, determina il prezzo medio unitario dei rotabili compresi nella fornitura.

Costituiscono *proventi* od *oneri* dell'esercizio:

le multe per eventuale ritardata consegna; gli addetti al fornitore per imperfetta costruzione o impiego di materiali difettosi accertati all'atto del collaudo o durante il periodo di garanzia; nonchè i premi per eventuale anticipata consegna dei rotabili.

5. — Le liquidazioni finali delle somme approvate per acquisto di nuovi rotabili si eseguiscono, per ogni singolo contratto, in confronto del relativo stanziamento di cui al precedente punto 2, dopo ultimati i pagamenti ed addebitate tutte le altre spese. Tali liquidazioni vengono compilate dal Servizio Materiale e Trazione e comprendono:

a) il riassunto delle spese;

b) l'elenco dei rotabili di nuovo acquisto dal quale deve resultare il prezzo complessivo (comprese le spese generali) conforme alla liquidazione; nonchè il prezzo medio unitario di ciascun rotabile comprendente pure la quota di spese generali.

6. — Il Servizio Materiale e Trazione invia le suddette liquidazioni al competente Ufficio di Ragioneria, che, dopo averne accertata l'esattezza, gliele restituisce vistate per essere da esso sottoposte all'approvazione dell'Autorità che autorizzò l'acquisto dei rotabili.

7. — L'ultima liquidazione colla quale si esaurisce lo stanziamento complessivo deve contenere, nella relazione, un riassunto delle liquidazioni precedentemente approvate.

8. — Nel caso di costruzioni di rotabili eseguite nelle officine dell'Amministrazione, il Servizio Materiale e Trazione provoca la necessaria approvazione ed eseguisce le conseguenti contabilizza-

zioni e liquidazioni. Lo stesso procedimento si segue anche pei rotabili costruiti, sia nelle officine dell'Amministrazione sia in quelle private, utilizzando in parte materiali provenienti dalle demolizioni.

Miglioramenti ai rotabili in servizio.

9. — I miglioramenti ai rotabili che non sono imputabili alle spese d'esercizio ma debbono eseguirsi a carico dei fondi patrimoniali e di rinnovamento, a termini dell'articolo 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata con la legge 25 giugno 1909, n. 372 e col R. D. 28 giugno 1912, n. 728, si distinguono in tre categorie:

a) miglioramenti d'importanza unitaria considerevole alle locomotive (1);

b) miglioramenti alle locomotive d'importanza inferiore a quelli *sub-a*);

c) miglioramenti ai veicoli.

I miglioramenti *sub-a*) saranno portati in aumento del valore unitario delle locomotive; quelli *sub-b* e *c*), avuto riguardo alla loro minore importanza, non daranno luogo a variazione del valore unitario dei rotabili; ma si registreranno in appositi libri inventario, distintamente per locomotive, locomotori, automotrici, carrozze, bagagliai e carri, e costituiranno aumento del valore complessivo delle suddette specie di rotabili esistenti nel parco.

10. — Il Servizio materiale e trazione presenta all'approvazione dell'Autorità competente regolari proposte pei miglioramenti, a carico dei fondi patrimoniali e di rinnovamento, che ritiene opportuno d'introdurre nei rotabili, determinando — per quelli da apportarsi alle locomotive — a quale delle due categorie *a*) o *b*), di cui al punto 9, sono da classificarsi.

11. — Di massima devono compilarsi separate proposte per ciascun titolo di miglioramenti; però, in via eccezionale, potranno comprendersi in un'unica proposta più titoli di miglioramenti purchè per ognuno di essi sia indicata la spesa occorrente, suddivi-

(1) Nella dizione « locomotive » s'intendono compresi, oltre i tender, i locomotori elettrici e le automotrici a vapore ed elettriche.

dendola in gruppi quando i miglioramenti siano da eseguirsi ad un numero rilevante di rotabili.

12. — I Servizi materiale e trazione e ragioneria tengono, per ogni stanziamento, il partitario nel quale registrano tutte le spese relative ai miglioramenti approvati.

13. — Le liquidazioni finali delle spese sostenutesi pei miglioramenti ai rotabili vengono compilate dal Servizio materiale e trazione, mano a mano che sono ultimati i lavori riguardanti ciascun titolo o gruppo, ed inviate al competente Ufficio di ragioneria il quale, dopo averle esaminate e completate, gliele restituisce col visto per essere sottoposte all'approvazione della competente autorità.

14. — Alle proposte per l'acquisto ed il miglioramento di rotabili si applicano le disposizioni dell'ordine di Servizio N. 96-1913 per contenere le spese nei limiti degli stanziamenti approvati.

15. — Il Servizio approvvigionamenti continuerà, fino alla loro completa ultimazione, la trattazione delle pratiche amministrative e contabili da esso iniziate per l'acquisto di nuovi rotabili prima della pubblicazione del presente ordine di servizio. Di conseguenza, non appena approvate dalla competente autorità le relative liquidazioni finali, il predetto servizio invierà a quello del materiale e trazione, per le operazioni inventariali di propria competenza, l'elenco, vistato, dei nuovi rotabili, compilato secondo le norme di cui al *sub-b*) del precedente punto 5.

Col presente Ordine di servizio resta abrogato l'Ordine di servizio N. 226-1914.

Ordine di servizio N. 21.

Modificazioni nella Circoscrizione dei Riparti di Movimento delle Divisioni Movimento e Traffico di Milano e Reggio Calabria.

A partire dal 20 febbraio 1921 i Riparti di Movimento delle Divisioni Movimento e Traffico di Milano e di Reggio Calabria saranno costituiti come appresso.

DIVISIONE DI MILANO.

1° *Riparto Milano*. — Sorveglianza delle Stazioni di Milano, Greco e Regoredo;

2° *Riparto Milano*. — Greco (e) - Chiasso (e); Rogoredo (e) - Piacenza (e);

3° *Riparto Milano*. — Milano (e) - Gallarate - Sesto C. (e) - Arona (e); Gallarate - Laveno (e); Gallarate - Porto Ceresio;

4° *Riparto Arona*. — Vignale (e) - Arona - Iselle (i); Oleggio-Sesto Calende - Pino T. (i);

5° *Riparto Voghera*. — Novi C. (e) - Tortona - Voghera - Pavia - Rogoredo (e); Bivio Bormida (e); Tortona-Voghera-Piacenza (e); Bressana B. - Broni-Cava Manara-Cava Carbonara (e); Pavia-Casalpusterlengo (e);

6° *Riparto Lecco*. — Monza (e); Calolzio-Lecco; Albate C. (e) - Lecco - Sondrio; Colico-Chiavenna;

7° *Riparto Bergamo*. — Calolzio (e) - Rovato (e); Seregno (e) - Usmate C. (e) - Ponte S. Pietro; Bergamo-Treviglio (e); Palazzolo-Paratico;

8° *Riparto Brescia*. — Milano L. (e) - Verona P.N. (e); Desenzano-Desenzano Lago;

9° *Riparto Cremona*. — Codogno (e) - Mantova (e); Treviglio (e); Cremona - Borgo S. Donnino (e); Olmeneta-Brescia (e); S. Zeno-Parma (e).

DIVISIONE DI REGGIO CALABRIA.

1° *Riparto Sapri.* — Battipaglia (e) - Praja d'A. (i);

2° *Riparto Paola.* — Praja d'A. (e) - S. Eufemia B. (i); Paola - Cosenza (e);

3° *Riparto Reggio C.* — Reggio C. Cle. - S. Eufemia B. (e) - Reggio C. Cle. - Reggio C. Porto;

4° *Riparto Reggio C.* — Reggio C. Cle. - Catanzaro M. (e);

5° *Riparto Catanzaro.* — S. Eufemia B. (e) - Catanzaro M.-Sibari (e);

6° *Riparto Cosenza.* — Cosenza (i) - Metaponto (e).

Ordine di servizio N. 22.

Estensione di servizio nella stazione di Piazza Armerina.

Con richiamo all'Ordine di Servizio n. 96, inserito nel bollettino ufficiale 37-1920, relativo all'apertura all'esercizio del tronco Grottacalda-Piazza Armerina, a datare dal 16 febbraio 1921 restano abrogate le limitazioni di servizio nella stazione di Piazza Armerina, di cui al citato Ordine di servizio. Pertanto, dalla data suddetta, tale stazione viene anche ammessa al completo servizio delle merci.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 5.

Contabilizzazione della tassa fissa di manovra e del diritto speciale per il travaso dei carri serbatoi di liquidi infiammabili.

Si è rilevato che molte stazioni, contrariamente alle disposizioni in vigore, riscuotono separatamente dalle tasse di porto

e contabilizzano a mezzo degli elenchi delle tasse di raccordo, la tassa fissa di manovra per il travaso dei liquidi infiammabili dovuta in base all'articolo 6 dell'atto di obbligo, allegato *C*) alla istruzione per l'applicazione dell'allegato 9 alle tariffe, ed il relativo diritto speciale.

Ad evitare gli inconvenienti che derivano da tali irregolarità, si richiamano le stazioni alla osservanza delle disposizioni emanate in proposito col Bollettino Commerciale n. 27-1919, punto 207, secondo il quale la detta tassa fissa di manovra ed il diritto speciale relativo sono da esporsi sul documento di trasporto e da riscuotersi e contabilizzarsi insieme con le tasse di porto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 6.

Trasporti ammoniaca in serbatoi privati.

La Società conservazione legno e distilleria catrame di Milano, via Bigli, n. 5, che ha inscritti nel nostro parco veicoli i carri-serbatoio del gruppo 912.000, è stata autorizzata ad utilizzare il proprio serbatoio da catrame liquido e olio di catrame Mb. 912.000, che dalla residenza di Borgo S. Donnino passa a quella di Roma Trastevere, anche pel trasporto di ammoniaca in soluzione.

L'autorizzazione è stata concessa alle seguenti condizioni:

1° L'Amministrazione F. S. non assume alcuna responsabilità per gli eventuali danni che potessero derivare da tali trasporti;

2° Effettuato il carico, la chiusura del serbatoio, a perfetta tenuta, dovrà essere compiuta dagli incaricati della Società conservazione legno e distilleria catrame;

3° Nel procedere alla pulizia del serbatoio di cui sopra, prima e specialmente dopo il trasporto di ammoniaca, a cura della predetta Società, dovrà essere provveduto a scaricare i vapori ammoniacali con conveniente aereazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
3ª	Delegato	**Navale** Giov. Battista – controllore principale – Div. Mov. e Traff. Napoli.	1. 1. 1921. Esonerato dal servizio.
3ª	Deleg. suppl.	**Ranzenigo** cav. Valeriano – sotto-ispettore – Div. Mov. e Traff. Torino.	1. 1. 1921. Esonerato dal servizio.
4ª	Delegato	**Romano** Leoluca – segretario tecnico principale – Uff. Sez. Lav. Paola.	1. 1. 1921. Esonerato dal servizio.
6ª	Id.	**Morra** Paolo – segretario di 1ª classe - Div. Mov. e Traff. Milano.	1. 1. 1921. Esonerato dal servizio.
7ª	Deleg. suppl.	**Nardi** Vincenzo segret. principale – Div. Mat. e Traz. Milano.	1. 1. 1921. Esonerato dal servizio.
9ª	Delegato	**Ori** Egisto – usciere di 1ª cl. – Div. Traz. Bologna.	1. 12. 1920. Esonerato dal servizio.
26ª	Id.	**Lantini** cav. Giuseppe ispettore – Div. Mov. e Traff. Genova.	1. 1. 1921. Esonerato dal servizio.
29ª	Rappresentante	**Giarda** Ercole – capo gestione principale di 2ª cl. – Staz. Genova D.	Dimissionario da rappresentante e da delegato della 29ª categoria.
29ª	Delegato	**Natini** Raffaele – capo gestione di 1ª cl. – Staz. Domodossola.	Nominato rappresentante della 29ª categoria.
29ª	Id.	**Nista** Arturo – capo gestione principale di 2ª cl. – Staz. Venezia S. L.	Nominato rappresentante supplente della 29ª categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
29ª	Deleg. suppl.	**Sbolci** Mario – capo gestione principale di 2ª cl. – Staz. Genova P. P.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Genova.
32ª	Id.	**Loco** Savino – deviatore capo Staz. Foggia.	1. 1. 1921. Esonerato dal servizio.
34ª	Delegato	**Gobbi** Cesàre – deviatore – Staz. Bologna.	1. 1. 1921. Esonerato dal servizio.
42ª	Deleg. suppl.	**Materia** Vincenzo – operaio di 1ª cat. – Sez. Lav. Palermo.	1. 1. 1921. Esonerato dai servizio.

Il Direttore generale

C. CROVA

Errata-corrige.

Ordine di servizio n. 96-1920 pubblicato nel Bollettino ufficiale 37-1920.

Nell'allegato *B*, a pagina 600, nell'ultima riga della tabella polimetrica, la distanza tra Assoro e Piazza Armerina da Km. 48 va corretta in Km. 45.

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 7

17 FEBBRAIO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5397) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

Legge 30 *gennaio* 1921, *n.* 48, *che converte in legge il R. decreto* 22 *novembre* 1919, *n.* 2400, *concernente l'approvazione delle diffide notificate per il riscatto delle linee ferroviarie da Udine per Palmanova a Portogruaro e da S. Giorgio di Nogaro all'antico confine austro-ungarico* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

E' convertito in legge il decreto Reale 22 novembre 1919, numero 2400, concernente l'approvazione delle diffide notificate per il riscatto delle linee ferroviarie da Udine per Palmanova a Portogruaro e da S. Giorgio di Nogaro all'antico confine austro-ungarico.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 gennaio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

Peano — Facta.

Visto, *Il guardasigilli*: Fera.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 8 febbraio 1921, n. 32.

REGIO DECRETO 20 *gennaio* 1921, *n.* 30, *relativo alla sistemazione del personale avventizio delle ferrovie della Libia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 1° (ultimo comma) del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, col quale decreto fu approvato il regolamento del personale delle ferrovie dello Stato;

Visto il R. decreto 18 aprile 1920, n. 639, relativo al passaggio nel personale delle ferrovie predette degli avventizi italiani assunti per l'esercizio delle ferrovie della Libia;

Sentito il Consiglio dei ministri ed il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello delle colonie e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Le disposizioni del sopra richiamato R. decreto 18 aprile 1920, n. 639, sono estese agli avventizi italiani comunque assunti per le Ferrovie della Libia, i quali ne facciano domanda entro due mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto, e che alla stessa data trovinsi in effettivo servizio almeno da dodici mesi ininterrottamente ed abbiano od accettino qualifiche equiparate o da equipararsi a quello dei gradi 11 ed inferiori vigenti per il personale delle ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 febbraio 1921, n. 30.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 gennaio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — ROSSI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 20 *gennaio* 1921, *n.* 65, *che stabilisce per l'esercizio* 1921 *la misura del contributo a favore del Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo in Sicilia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto l'art. 2 del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, recante provvedimenti relativi al Sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo;

Vedute le leggi 11 luglio 1904, n. 396, 14 luglio 1907, n. 527, e il decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590;

Veduta la deliberazione adottata dall'assemblea generale dei soci del Sindacato predetto nell'adunanza del 22 dicembre 1920;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 febbraio 1921, n. 35.

Art. 1.

La misura del contributo per l'esercizio 1921 dovuto al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia ai termini delle leggi 11 luglio 1904, n. 396, e 14 luglio 1907, n. 527, e del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, è stabilita in lire undici e centesimi trentaquattro per tonnellata di zolfo.

Art. 2.

L'indicato contributo di lire undici e centesimi trentaquattro verrà ripartito nel modo seguente:

a) lire otto e centesimi settantuno per tonnellata saranno attribuite al bilancio assicurativo dell'esercizio 1921 a norma dell'art. 1 della legge 11 luglio 1904, n. 396;

b) lire due e centesimi sessantatre per tonnellata saranno attribuite al bilancio sanitario per l'esercizio 1921 a norma dell'art. 9 della legge 14 luglio 1907, n. 527.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà per la riscossine del contributo di cui all'art. 1 a partire dal 1° gennaio 1921.

Ordiniàmo che il presente decreto, munito del sibillo dello Stato, sia inserto nèlla raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 gennaio 1921.

VITTORIO EMANUELE

LABRIOLA.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 3 *febbraio* 1921, *n.* 54, *che ripristina la libertà di commercio degli oli minerali, e modifica il sistema di tassazione della benzina e del petrolio* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 15 settembre 1915, n. 1373, che istituì la tassa di vendita sugli olî minerali;

Visto il decreto Luogotenenziale 29 agosto 1918, n. 1260, sulla istituzione di un Comitato degli olî minerali;

Visto il R. decreto 24 luglio 1919, n. 1296, sul divieto d'importazione di talune merci e il decreto Ministeriale 30 dicembre 1920 che ne modifica le voci;

Visto il R. decreto 2 settembre 1919, n. 1587, sulla istituzione della Direzione Generale dei combustibili;

Visto il R. decreto 8 aprile 1920, n. 630, sulla istituzione di un Comitato centrale per l'approvvigionamento e la assegnazione dei combustibili;

Visto il R. decreto 14 novembre 1920, n. 1686, sulla istituzione di una Direzione generale dei combustibili presso il Ministero di agricoltura;

Visto il R. decreto 2 dicembre 1920, n. 1817, sul riordinamento del servizio dei combustibili;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le Finanze, di concerto con quelli dell'industria e commercio, del tesoro, della guerra, della marina, dei lavori pubblici e dell'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 febbraio 1921, n. 32.

Art. 1.

L'importazione ed il commercio degli olî minerali grezzi e raffinati sono liberi.

E' anche libero il commercio di transito e di riesportazione, ferme le prescrizioni stabilite dalle vigenti norme doganali.

Art. 2.

Sono aboliti i sopraprezzi che lo Stato attualmente percepisce in via contrattuale dalle ditte importatrici di petrolio e di benzina e sono conseguentemente aboliti i procedimenti in vigore per la cessione e retrocessione di tali prodotti fra lo Stato e le ditte medesime.

Ferme restando le altre disposizioni dell'allegato *C*) al R. decreto 15 settembre 1915, n. 1373, che istituì la tassa di vendita sugli olii minerali esteri e nazionali, la tassa medesima è riscossa sulla benzina nella misura di lire sessanta il quintale e sul petrolio nella misura di lire cinque il quintale.

Art. 3.

La tassa viene riscossa su tutti i quantitativi di benzina e di petrolio introdotti nel Regno o estratti dagli opifici nazionali per consumo nel Regno, a partire dal giorno dell'applicazione del presente decreto.

Cessa del pari da tal data ogni forma di prelevamento o di buono per la cessione e la distribuzione.

Art. 4.

Chiunque si sottragga o tenti sottrarsi al pagamento della tassa di vendita sugli oli minerali di produzione nazionale, è punito, oltrechè con la confisca del prodotto caduto in contravvenzione, con una multa non minore del doppio nè maggiore del decuplo dei diritti dovuti sugli stessi prodotti.

Art. 5.

La liquidazione dei contratti intervenuti fra lo Stato e le ditte importatrici rimane di competenza dei singoli Ministeri a cui appartengono le Amministrazioni acquirenti.

Art. 6.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversone in legge ed entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 febbraio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — FACTA — ALESSIO — BONOMI — SECHI — PEANO — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

Ordine di servizio N. 23.

Estensione di servizio nella stazione di Fegino.

Dal giorno 1° marzo 1921 la stazione di Fegino, sulla linea Bolzaneto-Sampierdarena (sponda destra del Polcevera), attualmente ammessa ai trasporti di merci a piccola velocità ordinaria ed a quelli di veicoli, viene abilitata, *in via di esperimento*, anche ai trasporti a piccola velocità accelerata.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pagina 9 devesi modificare come segue le indicazioni della stazione di Fegino:

/ Fegino (9) / G / 62 /

sopprimendo il nome della stazione stessa nella nota (15) a pagina 15 ed aggiungendola in quella (9) prima del nome di Sampierdarena Forni e Scalo.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 26, di fronte al nome della stazione di Fegino, colonna 9, devesi riportare l'indicazione *A* (15) ed in calce alla pagina stessa la corrispondente annotazione.

(15) *In via di esperimento.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 24.

Elezione dei rappresentanti del personale nelle Commissioni per gli esami di concorso a posti di Capo squadra operai (non elettricisti) nelle Officine veicoli e locomotive, nei Depositi locomotive e nelle Squadre rialzo.

Per le elezioni dei Rappresentanti del personale nelle Commissioni incaricate di provvedere agli esami di concorso a posti di *Capo squadra operai* (non elettricisti) nelle officine Veicoli e Locomotive, nei Depositi Locomotive e nelle squadre Rialzo, valgono le seguenti norme:

1° Saranno costituite quattro Commissioni per l'intera Rete:

— la *prima* Commissione provvederà agli esami per i posti di Capo squadra Operai nelle *Officine Veicoli;*

— la *seconda* Commissione provvederà agli esami per i posti di Capo squadra operai nelle *Officine Locomotive;*

— la *terza* Commissione provvederà agli esami per i posti di Capo squadra operai nei Depositi Locomotive;

— la *quarta* Commissione provvederà agli esami per i posti di Capo squadra operai nelle *Squadre Rialzo.*

2° Le Commissioni di cui al precedente paragrafo saranno composte ciascuna di *sette* membri dei quali *quattro*, compreso il presidente, nominati dal Direttore Generale (su proposta del Servizio Materiale e Trazione) e *tre* eletti dal personale.

3° Per la elezione dei Rappresentanti del personale nelle Commissioni di esami di cui al praragrafo 1° sono *elettori* gli operai di 1ª categoria, i Capi squadra Operai ed i Capi Tecnici di tutti i gradi dei rispettivi ruoli, escluso il personale operaio appartenente ai Depositi T. E. con qualifica di elettricista; e sono *eleggibili* i Capi squadra Operai non elettricisti ed i Capi Tecnici di tutti i gradi, pure dei rispettivi ruoli.

Non può prendere parte a queste elezioni il personale tecnico ed operaio — con qualifica di elettricista — appartenente ai Depositi della Trazione Elettrica.

4° Ogni Deposito, Officina, Squadra Rialzo e Stazione (quest'ultima in quanto vi sia un posto di verifica con operai e non esista il Capo Deposito) sarà sede di votazione.

5° Le operazioni elettorali saranno presiedute, in ciascuna sede di votazione, dal titolare del Deposito, dell'Officina, della Squadra Rialzo o della Stazione, o, in caso di impedimento da un suo delegato.

Il titolare ed il suo delegato potranno farsi coadiuvare da altri agenti adatti, scelti fra gli elettori, quando ciò fosse necessario.

6° Ciascuna sede elettorale di cui al paragrafo 4° sarà dotata dell'elenco degli elettori assegnati alla sede stessa, in ordine di qualifica, elenco che sarà compilato in doppio esemplare a cura della competente Divisione Compartimentale o della competente Delegazione di esercizio.

Tale elenco sarà affisso nelle rispettive sedi di votazione in modo che gl'interessati possano prenderne visione in precedenza al primo giorno delle elezioni.

7° Gli agenti elettori eserciteranno il loro diritto di voto presso il Deposito, Officina, Squadra Rialzo o Stazione dove prestano servizio; però gli agenti che si trovano fuori della località in cui hanno la propria residenza amministrativa, possono esercitare invece il loro diritto di voto in altra località sede di votazione in cui saranno nei giorni delle elezioni.

8° Gli elettori dovranno essere informati in quale sede di votazione sono inscritti.

Dovranno essere date opportune disposizioni affinchè gli agenti possano, per turno, prendere parte alla votazione senza pregiudizio del servizio.

9° All'incaricato di presiedere le operazioni elettorali di ciascuna sede saranno trasmessi:

a) un esemplare del presente Ordine di servizio;

b) la schede occorrenti per la votazione;
c) l'elenco degli elettori appartenenti alla sede stessa.

10° Le elezioni avranno luogo:

a) nei giorni 6 e 7 marzo p. v. per i rappresentanti del personale nella Commissione di esami a posti di Capo Squadra Operai nelle Officine Veicoli e nelle Officine Locomotive;
b) nei giorni 13 e 14 marzo p. v. per i rappresentanti del personale nella Commissione di esami a posti di Capo Squadra Operai nei Depositi Locomotive e nelle Squadre Rialzo.

11° Il titolare di ogni Deposito, Officina, Squadra Rialzo o Stazione, presso cui funzioni una sede elettorale, dovrà predisporre in tempo tutto quanto occorra affinchè le operazioni elettorali procedano colla massima regolarità.

12° Presso ciascun Compartimento o Delegazione di esercizio sarà costituita, a cura del Capo Compartimento o del Capo della Delegazione, una Commissione che procederà alle operazioni di scrutinio per le votazioni avvenute nelle rispettive giurisdizioni.

Tale Commissione sarà composta da un funzionario del Compartimento o della Delegazione, di grado non inferiore al 4°, con funzioni di presidente, da due agenti di grado non inferiore al 7°, l'uno e gli altri nominati dal Capo del Compartimento o della Delegazione, e da due rappresentanti del personale nominati dal presidente stesso e scelti fra gli elettori.

A ciascuna Commissione Compartimentale di scrutinio saranno aggregati due scrutatori da scegliersi, dal presidente, fra gli elettori.

13° Presso il *Servizio Materiale e Trazione* (*Firenze*) sarà costituita una *Commissione Centrale* che avrà l'incarico di riassumere i risultati delle votazioni dei singoli Compartimenti e di procedere alla proclamazione degli eletti.

La Commissione centrale sarà composta da un funzionario di grado non inferiore al 3° nominato (su proposta del detto Servizio) dal Direttore Generale, con funzioni di Presidente, da

due funzionari di grado non inferiore al 7°, designati dal Presidente e confermati dal Capo del detto Servizio, e da due rappresentanti del personale nominati dal presidente stesso e scelti fra gli elettori.

14° Le Commissioni compartimentali di scrutinio e la Commissione centrale saranno assistite da un segretario scelto dai rispettivi presidenti.

15° L'orario delle votazioni è stabilito dalle ore 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 di sciascuno dei giorni di votazione.

Al principio ed al termine delle operazioni elettorali non occorrerà procedere a redazione di verbali o ad altre formalità. Peraltro ogni qualvolta la votazione venga interrotta, l'incaricato di presiederla è tenuto a provvedere nel modo più sicuro alla conservazione degli elenchi, delle schede e dell'urna o cassetta.

In caso di contestazioni, in sede di votazione, l'incaricato inviterà in reclamanti a mettere per iscritto le loro osservazioni che saranno tresmesse, nel piego suggellato, alla rispettiva Commissione di scrutinio.

16° Le schede sono di carta verdognola con opportuna intestazione e portano attaccata una cedolina.

Sulle schede sono tracciate due linee orizzontali nel senso della minor dimensione .

Le schede sono distribuite a cura dell'Amministrazione.

17° Ciascun elettore ha il diritto di indicare sulla scheda due candidati.

I candidati devono essere designati con cognome, nome e qualifica scritti in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione.

18° Al momento in cui l'elettore si presenta a votare, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali gli consegna una scheda, dopo essersi assicurato della identità di esso; in seguito l'elettore stesso si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulla cheda la volute indicazioni dei candidati, e, dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio nome e cognome, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio cognome.

L'incaricato, verificato il cognome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta, chiusa a chiave e sigillata.

19° Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto nell'elenco di cui al paragrafo 6°, perchè non appartiene a quella sede di votazione, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi dell'identità di esso, lo ammette alla votazione, inscrivendo il cognome, il nome e la qualifica in un elenco suppletivo e gli consegna una scheda.

Tali schede vengono tenute separate da quelle degli altri votanti, e quindi non sono immesse nell'urna o cossetta.

Le disposizioni dei comma precedenti sono applicabili soltanto agli agenti che per qualsiasi causa di trovano fuori della propria residenza. Qualora in una località, ove funzionino più sedi elettorali, si presentino ed una sede elettori che appartengono ad altra sede della località stessa, e domandino di votare in base al presente paragrafo, essi dovranno essere inviati alla loro sede di votazione.

Gli agenti che eventualmente non siano stati compresi, per svista, negli elenchi degli elettori, saranno ammessi alla votazione con procedura analoga a quella prevista dal 1° comma del presente paragrafo.

20° Terminata la votazione l'incaricato, alla presenza degli elettori, estrae dall'urna o cassetta le schede dei votanti e ne fa un piego suggellato unitamente all'elenco degli elettori da lui firmato e convalidato con timbro ad umido; e trasmette il piego stesso (come piego assicurato) al presidente della Commissione compartimentale di scrutinio.

Nello stesso piego saranno pure racchiuse le schede di votazione e gli elenchi suppletivi riguardanti gli agenti che hanno votato in base al paragrafo 19° e che dipendono amministrativamente dal Compartimento nella cui giurisdizione è situata la sede di votazione.

Sull'involucro del piego dovrà essere riprodotta l'indicazione della sede di votazione (Officina Veicoli o Locomotive, Deposito Locomotive, Squadra Rialzo o Stazione) e la dicitura « *Elezione*

dei Rappresentanti del personale nella Commissione di esami per Capo Squadra nelle Officine Veicoli », ovvero « *nelle Officine Locomotive* », ovvero *nei Depositi Locomotive*, ovvero « *nelle Squadre Rialzo* », nonchè riportato chiaramente l'indirizzo:

« Alla Commissione compartimentale di scrutinio di ... ».

Invece le schede degli elettori che hanno votato in base al paragrafo 19° e che dipendono da un Compartimento diverso da quello nella cui giurisdizione si trova la sede di votazione, ed i relativi elenchi suppletivi, devono essere trasmessi, pure in piego assicurato, al presidente della Commissione di scrutinio del Compartimento nel quale tali agenti sono elettori.

21° Entro 4 giorni dalla votazione, i presidente delle Commissioni compartimentali di scrutinio fanno verificare se da tutte le sedi elettorali vennero i pieghi assicurati di cui al precedente paragrafo. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da disguido negli uffici di spedizione, il presidente ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne fa a suo tempo dichiarazione a verbale.

22° La Commissione compartimentale di scrutinio, iniziando i suoi lavori, accerterà innanzitutto se il numero dei pieghi assicurati corrisponde a quello delle sedi elettorali della propria giurisdizione, e, nel caso che ne manchi qualcuno, ne fa menzione nel processo verbale. La Commissione fa inoltre le necessarie verifiche degli elenchi degli elettori.

Verificato il numero delle schede contenute in ciascun piego, il presidente, prima di immettere nelle urne le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori. L'altro scrutatore appone un segno nel rispettivo elenco accanto al cognome dell'elettore.

Le schede dei votanti in base al paragrafo 19° non saranno immesse nell'urna se non dopo che la Commissione siasi pronunciata sulla regolarità di esse in base alle informazioni ricevute dai competenti uffici. Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha diritto al voto, ovvero che abbia indebitamente espresso il voto più di una volta, la relativa scheda sarà annullata.

23° Compiuta la immissione delle schede nell'urna si fa lo spoglio delle schede stesse.

I nomi scritti nelle schede vengono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda se ne trovi un numero maggiore di 2, quelli successivi al secondo si dànno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede che, all'infuori della firma nella cedolina contengono segni di riconoscimento, nonchè quelle non conformi al modello stabilito.

Sulle contestazioni eventualmente elevate intorno alle schede decide la Commissione compartimentale in via definitiva; in caso di mancata decisione, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale di cuí al paragrafo 13°.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si suggellano le urne, si chiudono in un piego suggellato gli atti e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

24° Compiuto lo spoglio delle schede, la Commissione compartimentale compila un processo verbale nel quale devono essere indicati i cognomi, i nomi e le qualifiche di tutti i candidati ed il numero dei voti da sciascuno di essi riportati.

Il processo verbale, firmato da tutti i componenti la Commissione, viene inviato in piego assicurato alla Commissione centrale.

Tutti gli atti delle Commissioni compartimentali di scrutinio saranno conservati sino ad evvenuta proclamazione degli eletti.

25° La Commissione centrale, in base ai risultati dei verbali pervenuti dalle Commissioni compartimentali, procede alla compilazione di un elenco generale dei candidati distintamente per ciascuna delle quattro Commissioni di esami, disponendoli in ordine di graduatoria secondo il numero dei voti riportati da ciascuno di essi, e proclama eletti a far parte rispettivamente delle Commissioni stesse i tre candidati che hanno riportato il maggior numero di voti, ed a parità di voti il candidato con maggior anzianità di servizio da computarsi a termini dell'art. 2 della legge 10 giugno 1913, n. 641.

La Commissione centrale compila un processo verbale dei lavori compiuti, da firmarsi dal presidente e dai membri, e dà immediata comunicazione dei risultati delle elezioni al Direttore generale, per tramite del *Servizio Personale ed affari generali.*

Sulle contestazioni eventualmente elevate in seno alla Commissione centrale, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale stessa.

Alle operazioni della Commissione centrale possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

Circolare N. 7.

Divieti di esportazione delle merci.

(Vedi circolare n. 40-1920).

Giusta comunicazioni pervenute dal Ministero delle Finanze, si indicano nell'elenco *A* allegato alla presente circolare, le merci per la cui esportazione è ancora necessario un permesso del Ministero medesimo.

Per tutte le altre merci, non comprese nel detto elenco, l'esportazione è libera.

Inoltre le Dogane hanno la facoltà di consentire direttamente l'esportazione di alcune delle merci indicate nell'elenco *A* e che, per esatta conoscenza delle stazioni, si indicano nell'elenco *B*, pure allegato.

Resta quindi stabilito:

1° Che le merci comprese nell'elenco *A* e non anche in quello *B* non possono essere accettate per la spedizione all'estero, se lo speditore *non presenta un permesso di esportazione rilasciato dal Ministero delle Finanze;*

2° Che per tutte le altre merci non occorre alcun permesso.

Parte II — N. 7 - 17 febbraio 1921.

L'esportazione nelle colonie italiane è libera od è consentita direttamente dalle Dogane per tutte le merci ad eccezione delle seguenti:

TRIPOLITANIA E CIRENAICA:

Olio di oliva: l'esportazione può essere consentita dalle Dogane verso presentazione di un *buono* rilasciato dal Governatore.

Cereali e derivati, zucchero: l'esportazione può essere consentita dalle Dogane su richiesta del Rappresentante del Ministero delle Colonie, purchè la merce sia fornita dal Commissariato Generale per gli approvvigionamenti ed i consumi e sia destinata ai Consorzi di Tripoli e di Bengasi.

ERITREA E SOMALIA ITALIANA:

Riso, pasta e farina di frumento: l'esportazione può essere consentita soltanto dalle Dogane di Genova, Livorno, Napoli e Catania.

Raccomandasi ai Capi stazione ed ai Capi gestione di tenere diligentemente in corrente gli elenchi allegati alla presente circolare, apportandovi le aggiunte e modificazioni che volta a volta saranno comunicate.

La presente circolare rappresenta la situazione vigente al 16 febbraio 1921.

La circolare n. 40-1920 e gli elenchi annessivi sono abrogati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, *e* 22.

Allegato alla circolare n. 7-1921.

ELENCO A.

Merci per la cui esportazione occorre, di regola, un permesso del Ministero delle Finanze.

Argento greggio e lavorato.
Avanzi di corna, unghie e materie affini.
Barbabietole da zucchero.
Bestiame bovino ,ovino, caprino, equino, suino.
Biscotti .
Burro di latte.
Burro artificiale.
Caffè.
Carbone di legna.
Carni fresche od in qualunque modo conservate ò preparate.
Carta-monetata.
Carta da giornali.
Cascami di canapa, di lino, escluse le stoppe.
Cementi.
Cereali e granaglie di qualsiasi sorta.
Chinino, suoi sali e preparati.
Combustibili fossili.
Concimi chimici.
Confetti e prodotti fabbricati con zucchero.
Conigli.
Coprah.
Corna, ossa e materie affini greggie.
Crusca, cruschello farinette ed altri bassi prodotti della macinazione dei cereali e delle granaglie.
Doghe per botti di legno di rovere.
Estratti tannici di qualunque genere.
Farine di cereali, di granaglie, di legumi, di castagne.
Fecole.
Fiaschi impagliati.
Foraggi di qualsiasi specie, compresi i panelli di semi oleosi, le polpe di barbabietole ed i residui di qualsiasi materia atti a servire per l'alimentazione del bestiame.
Formaggi.
Formelle combustibili.
Galline e pollastre morte e vive.
Giallo e chiaro d'uova disseccati o liquidi.
Glucosio.

Segue *Allegato alla circolare* n. 7-1921.

Grassi animali e vegetali.
Lardo.
Laterizi.
Latte, anche sterilizzato o concentrato.
Legna da fuoco.
Legname da costruzione e da lavoro.
Legumi secchi.
Margarina animale e vegetale.
Mattonelle di ogni specie.
Medicamenti contenenti chinino.
Melazzo e residui di melazzo.
Minerali metallici.
Monete d'oro, d'argento, di rame e di nichelio.
Nichelio.
Olii di palma, di cocco e di altri vegetali per usi industriali.
Olii minerali, di resina, di catrame, greggi, leggeri o pesanti e residui della distillazione degli olii minerali.
Olii vegetali ed animali.
Olive fresche e conservate.
Oro greggio e lavorato.
Pane e biscotti di mare.
Paste alimentari.
Patate.
Peli di coniglio e di lepre e loro cascami.
Pelli greggie di coniglio e di lepre.
Permanganato potassico.
Pesci freschi, baccalà, stoccofisso, tonno e salmone comunque preparati.
Piriti.
Platino greggio e lavorato.
Presame e caglio.
Riso e risino.
Rottami ed altri avanzi di metalli preziosi.
Rottami, limature, scaglie e scorie di qualsiasi metallo comune.
Sabbie argentifere, aurifere, ramifere.
Sali di potassio, compreso il salino proveniente dall'esaurimento delle barbabietole da zucchero.
Sansa vergine.
Semi oleosi e farine di semi oleosi.
Semolini di grano e di altri cereali.
Solfato di rame.
Spirito puro.
Stracci di ogni sorta, compresi gli avanzi di corde, reti e simili.
Strutto.

Segue *Allegato alla circolare* n. 7-1921.

Tabacchi in foglia.
Titoli italiani emessi dallo Stato, da Enti pubblici, da Società nazionali, già estratti e cedole maturate sui titoli stessi.
Toluolo e miscuglio di toluolo.
Torba e mattoni di torba.
Traversine di legno per ferrovie.
Uova di pollame.
Vaglia cambiari, fedi di credito, assegni circolari e in genere titoli di credito stilati in lire italiane.
Zucchero di qualsiasi qualità, anche bruciato.

ELENCO B.

Merci considerate nell'elenco A per la cui esportazione non occorre il permesso di alcuna Autorità.

Voce sotto la quale le merci sono considerate nell'elenco *A*	Merci appartenenti alla voce di contro, ammesse all'esportazione in deroga al divieto
Argento greggio e lavorato.	Argento greggio - Lavori, gioielli e orologi d'argento.
Carni fresche, ecc.	Carni insaccate di qualsiasi specie.
Cascami di canapa, ecc.	Stoppa catramata, anche se ottenuta da disfacimento di cordami vecchi.
Cementi.	Cemento.
Cereali e granaglie di qualsiasi sorta.	Miglio.
Chinino, suoi sali e preparati.	L'esportazione di questi prodotti è consentita previa importazione di una quantità di chinino corrispondente a quella da esportarsi, eccezione fatta per le soluzioni ipodermiche in fialette contenenti chinino.
Concimi chimici.	Sangue secco o cristallizzato detto anche ematosina - Carniccio fresco e secco.
Confetti e prodotti fabbricati con zucchero.	Amaretti e paste secche fabbricati esclusivamente con mandorle e nocciuole.

Segue *Allegato alla circolare* n. 7-1921.

Voce sotto la quale le merci sono considerate nell'elenco *A*	Merci appartenenti alla voce di contro, ammesso all'esportazione in deroga al divieto
	Citrato di magnesia effervescente. — Confetti. — Marmellate contenenti zucchero. — Frutta sciroppate o in guazzo. — Frutta candite e scorze di cedro o di altre frutta candite. — Panforti. } Purchè fabbricati con zucchero estero temporaneamente importato.
	Panforti di Siena e pane speziale Certosino, anche se fabbricati con zucchero nazionale o nazionalizzato - Torrone fabbricato con miele, senza zucchero - Torrone di fichi senza zucchero.
Corna, ossa e materie affini greggie.	Ossi di seppia.
Crusca, cruschello, ecc.	Lolla di orzo - Lolla di riso - Pula di riso.
Doghe per botti di legno di rovere.	Doghe di rovere.
Estratti tannici ecc.	Estratti concianti (solo a Ditte fabbricanti l'estratto di castagno).
Farine di cereali, ecc.	Farina di miglio e di castagne.
Foraggi di qualsiasi specie, compresi i panelli di semi oleosi, le polpe di barbabietole ed i residui di qualsiasi materia atti a servire per l'alimentazione del bestiame .	Carrube - Panelli di semi, esclusi quelli di lino e di granturco - Polpe di barbabietole secche - Barbe di granoturco - Sansa macinata completamente esaurita - Torsoli di granoturco - Foglie di granoturco.
Laterizi.	Laterizi, esclusi i mattoni refrattari - Mattoni magnesiaci.
Legna da fuoco.	Erica in rami.

Segue *Allegato alla circolare* n. 7-1921.

Voce sotto la quale le merci sono considerate nell'elenco *A*	Merci appartenenti alla voce di contro, ammesse all'esportazione in deroga al divieto
Legname da costruzione e da lavoro.	Abbozzi per pipe - Impiallacciature di qualsiasi specie - Rami, verghe e cerchi di castagno per cesti e per botti - Stecche di faggio per cerchi da stacci.
Legumi secchi.	Lupini.
Mattonelle di ogni specie.	Piastrelle da pavimento.
Medicamenti contenenti chinino	L'esportazione di questi prodotti è consentita previa importazione d'una quantità di chinino corrispondente a quella da esportarsi, eccezione fatta per le soluzioni ipodermiche in fialette contenenti chinino.
Minerali metallici.	Ceneri di piriti di ferro - Minerali di rame - Minerale di manganese, qualunque sia la percentuale del metallo in esso contenuta - Sali ammoniacali bruciati.
Olii di palma, di cocco e di altri vegetali per usi industriali.	Benzolo - Oildag (soluzione oleosa di grafuro. Olio di ricino industriale.
Olii minerali, ecc.	Benzolo - Oildag (soluzione oleosa di grafite).
Olii vegetali ed animali.	Olio di oliva medicinale, contro importazione di egual quantitativo di olio d'oliva puro - Olio d'oliva o misto con olio di semi commestibile estratto dai depositi franchi e dai depositi doganali, in quanto si tratti di olio estero da riesportare o di olio nazionale immesso nei detti depositi, previo sdoganamento per consumo di altrettanto olio estero d'oliva puro - Olio di merluzzo non in barili.

Segue *Allegato alla circolare* n. 7-1921.

Voce sotto la quale le merci sono considerate nell'elenco *A*	Merci appartenenti alla voce di contro, ammesse all'esportazione in deroga al divieto
Oro greggio e lavorato.	Lavori, gioielli e orologi d'oro.
Pane e biscotti di mare.	Ostie.
Patate.	Patate.
Pesci freschi, ecc.	Antipasti di qualsiasi specie, anche contenenti piccolissime quantità di tonno.
Piriti.	Ceneri di piriti di ferro.
Platino greggio e lavorato.	Lavori e gioielli di platino.
Presame e caglio.	Caglio.
Rottami ed altri avanzi di metalli preziosi.	Ceneri di oreficeria.
Rottami, limature, scaglie e scorie di qualsiasi metallo comune.	Scorie ed altri avanzi di zinco.
Sali di potassio, ecc.	Clorato di potassio.
Semi oleosi e farine di semi oleosi.	Semi di canapa - Semi di cavoli, cavolfiori e broccoli - Semi di senapa.
Solfato di rame.	Solfato di rame.
Spirito puro	Olio amilico.
Stracci di ogni sorta, ecc.	Tele grossolane di juta provenienti dall'imballaggio del cotone.
Toluolo e miscugli di toluolo.	Toluolo - dinitrotoluolo.
Zucchero di qualsiasi qualità.	Lattosio in polvere od in cristalli.

Circolare N. 8.

Addizionale 5 % sull'imposta di R. M.

L'addizionale di centesimi 5 per ogni lira d'imposta di ricchezza mobile di cui alla circolare n. 70, inserta nel bollettino ufficiale n. 53 del 30 dicembre 1920 è dovuta anche sui sussidi annui temporanei e sugli assegni alimentari a carico dell'Opera di previdenza che vengono pagati in conformità delle Istruzioni a stampa pubblicate colla circolare n. 45 Bollettino ufficiale n. 33, dell'agosto 1919.

Sono pertanto da aggiornarsi in relazione a tale nuova disposizione i ruoli continuativi e relativi estratti mod. P. 334 e 335, P. 334-*bis* e 335-*bis*, P. 334- *ter* e 335-*ter*.

SENTENZA

Azione per risarcimento danni attribuiti ad opere modificative del regime di un corso d'acqua pubblica - Competenza del Tribunale delle Acque pubbliche - Azione di garantia - Competenza dello stesso Tribunale.

La cognizione dell'azione in garantia, così formale che semplice, si appartiene al Tribunale delle Acque pubbliche, se la decisione della causa principale, davanti il medesimo pendente, rientri nella sfera della sua attività giurisdizionale (1).

CASSAZONE ROMA, Sezioni Unite. — Sentenza 7-22 gennaio 1921 (*Pres.* Mortara; *est.* Petrone; *P. M.* Denotaristefani - *concl. conf.*) — Società Strade ferrate Merid. *ricorrente*, contro Ferrovie dello Stato *resistenti.*

(*Omissis*).

Osserva che la Società delle Strade Ferrate Meridionali riconosce (e non avrebbe potuto negarlo di fronte alla chiara disposizione dell'art. 67 lettera *e*) del regio decreto n. 2161 del 9 ottobre 1918) che la cognizione della domanda per risarcimento di danni, proposta dalla Bindi, spettasse al Tribunale delle Acque pubbliche. Riconosce ancora che la domanda spiegata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato contro essa ricorrente, rientrerebbe nella competenza di quello stesso giudice, se (come ha ritenuto la sentenza denunciata) la medesima « tendesse a sostituire eventualmente un alro soggetto passivo nella obbligazione, alla quale mette capo la domanda della Bindi e avesse quindi lo stesso contenuto sostanziale e lo stesso oggetto, di cui al succitato art. 67 », ma impugna che quella domanda mirasse a siffatta sostituzione e sostiene che, essa « aveva per oggetto la rivalsa

(1) La sentenza confermata trovasi inserita nel Bollettino 1920, IV, 69.

vale a dire l'indennizzo, in caso di soccombenza di fronte alla Bindi ».

Senonchè, a dimostrare la inesattezza dell'assunto della ricorrente, basta tener presente l'atto di citazione del 2 novembre 1911, con cui l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato propose la domanda, e le comparse conclusionali presentate in difesa di lei.

Nella citazione, dopo essersi trascritta la domanda della Bindi, è detto: « ciò premesso, ho significato alla Società delle Strade Ferrate Meridionali che dei danni, reclamati dalla Bindi, qualora i medesimi fossero comprovati reali, sussistenti e riferibili, come nel sovracitato libello si assume, alla costruzione della linea Aquila-Terni ed ai successivi impianti per la difesa della ferrovia contro le acque di piena del fiume Velino, dovrebbe risponderne la intimata Società per le Strade ferrate Meridionali, come quella che ha proceduto alla esecuzione della linea stessa, per concessione avuto dallo Stato, ivi compresi i manufatti e le opere sussidiarie, presunte cause del danno avversariamente lamentato ». E nelle comparse conclusionali sia davanti il Tribunale di Aquila che innanzi la Carte d'Appello e poi avanti il Tribunale superiore delle acque pubbliche s'insistette nel concetto che « responsabile dei danni fosse la Società delle Strade Ferrate Meridionali, la quale aveva costruita l'opera, di cui, al dir della Bindi, quei danni sarebbero derivati ».

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato adunque sostenne che non essa, ma la Società delle Strade Ferrate Meridionali, era l'unica e vera obbligata, di fronte alla Bindi, anche dopo il riscatto dell'esercizio delle linee ferroviarie, dei danni prodotti dalle opere, per essere il fatto dannoso imputabile alla Società, che quelle opere aveva costruite.

Dedusse ancora l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che i danni lamentati erano inesistenti; che non era provato il rapporto di causalità tra essi e l'opera e che, in ogni modo, con il verbale del 5 ottobre 1884 era stato preso in considerazione e compensato ogni eventuale danno; ma soggiunse che « per semplice scrupolo di difesa si era accennato ai motivi più salienti per dimostrare il niun fondamento in merito della domanda della Bindi, pur spettando il compito di dimostrare l'infondatezza di tale

domanda alla Società costruttrice », la quale in effetti la impugnò, sia in riguardo alla sussistenza dei danni, che relativamente al preteso nesso di causalità con le opere ferroviarie.

Che se, prescindendo dalle predette considerazioni, si potesse ritenere che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato avesse proposta (come afferma la ricorrente) una azione di garantia semplice, avente la sola finalità della rivalsa, ossia del risarcimento del danno patrimoniale, nella eventualità dello accoglimento della domanda proposta dalla Bindi contro essa, sarebbe, in base della disposizione dell'art. 90 del summentovato regio decreto legge 9 ottobre 1918, sempre il Tribunale delle Acque Pubbliche competente a pronunziare sulla medesima.

Quel testo, con lo statuire, senza fare alcuna distinzione fra garantia formale e garantia semplice, che « quando nella prima risposta il convenuto domandi di chiamare in causa un garante, il giudice accorda un termine per citarlo e se la domanda non sia fatta nella prima risposta e la citazione del garante non sia eseguita nel termine stabilito, l'istanza in garantia è separata dalla causa principale », dà manifestamente a divedere che la cognizione dell'azione in garantia, così formale che semplice, si appartiene al Tribunale delle Acque Pubbliche, se la decisione della causa principale, davanti il medesimo pendente, rientri nella sfera della sua attività giurisdizionale.

Che, rigettandosi il ricorso, la società ricorrente è condannata nella perdita del deposito e nelle spese di questo grado.

PER TALI MOTIVI,

Rigetta il ricorso prodotto dalla Società Strade Ferrate Meridionali contro la sent. 17 gennaio-12 marzo 1920 del Tribunale Sup. Acque Pubbliche, e condanna la ricorrente alla perdita del deposito e alle spese di questo grado ecc.

ANNO XIV - N. 8

24 FEBBRAIO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5472) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

DECRETO MINISTERIALE 15 *febbraio* **1921**, *che determina le modalit per i pagamenti in oro dei dazi doganali* (1).

IL MINISTRO DEL TESORO

Visti i decreti Luogotenenziali in data 25 novembre 1917, nu mero 1894 e 30 giugno 1918, n. 911, con i quali venne disposto ch sino a sei mesi dopo la stipulazione della pace le somme da pa gare in oro a titolo di dazi doganali possono essere versate diretta mente agli Uffici di dogana, in biglietti di Stato e di Banca, coı l'aggiunta del cinquanta per cento della somma da pagare, salv la facoltà nel ministro del tesoro di variare, con suoi decreti, l'am montare dell'aggiunta suddetta ;

Visto il decreto Ministeriale 6 aprile 1920, con il quale venn disposto che l'ammontare dell'aggiunta stessa venisse elevato a cento per cento;

Visto l'altro decreto Ministeriale 15 dicembre 1920, col qual l'aggiunta predetta venne elevata al duecento per cento;

Tenuto presente l'attuale corso ufficiale dell'oro ;

DECRETA:

Art. 1.

I pagamenti da eseguirsi in oro, a titolo di dazi doganali, pos sono essere effettuati, direttamente presso gli Uffici di dogana iı biglietti di Stato e di Banca con l'aggiunta del 300 per cento dell somma da pagare.

Art. 2.

Il presente decreto che sarà trasmesso alla Corte dei conti pe la registrazione avrà effetto dalla data del giorno successivo quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno

Roma, 15 febbraio 1921.

Il ministro — MEDA.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 febbraio 1921. n. 40.

Decreto ministeriale 23 *febbraio* 1921, *per l'applicazione delle otto ore al personale di macchina e dei treni.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 3 del decreto Luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 912, sull'applicazione dell'orario di otto ore e del riposo settimanale al personale dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Visto il R. decreto 20 agosto 1914, n. 993, concernente le disposizioni in base alle quali sono da compilarsi gli orari e turni di servizio del personale delle ferrovie dello Stato nei riguardi della sicurezza dell'esercizio;

Sentito il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Art. 1.

A decorrere dalla data di pubblicazione del presente decreto, sono approvate le seguenti norme in base alle quali saranno compilati i turni di servizio e disciplinate le prestazioni di lavoro del personale di macchina e dei treni delle ferrovie dello Stato.

I. — Personale di macchina.

(Macchinisti e Fuochisti della Trazione a vapore, Macchinisti e Assistenti della Trazione elettrica)

Art. 2.

1. — La durata normale del lavoro da esplicarsi dal personale di macchina, in sei giorni lavorativi consecutivi, non deve superare le ore 48.

2. — La durata del periodo lavorativo non deve di regola superare le ore 12.

3. — La durata del lavoro in un periodo lavorativo non deve superare di regola le ore 10, eccezione fatta per il personale di macchina in servizio ai treni diretti, direttissimi, accelerati ed assimilati, nei quali casi la durata del lavoro continuato non deve di regola essere superiore alle ore 9.

Art. 3.

Si considera lavoro tutto il tempo durante il quale l'agente disimpegna il servizio comandatogli, e cioè:

a) il tempo impiegato sulla locomotiva a vapore o elettrica in servizio ai treni, alle manovre, e in qualsiasi lavoro eseguito in stazione o deposito;

b) il tempo impiegato nei viaggi in vettura comandati (fuori servizio);

c) il tempo in cui il personale sosta fra l'arrivo (reale, in caso di ritardo) con un treno, e la partenza con lo stesso od altro treno su cui l'agente debba prestare servizio, quando detto intervallo non raggiunga le ore 2;

d) il tempo impiegato nella riserva o disponibilità in deposito.

Quando il lavoro si inizia con un periodo di riserva inattiva o di disponibilità in residenza, la durata massima del lavoro che si può richiedere non deve superare i limiti previsti dall'art. 2 comma 3° diminuiti della metà della durata della disponibilità o riserva eseguita; e la riserva o disponibilità viene computata per metà anche agli effetti dei limiti del periodo lavorativo di cui l'art. 2 comma 2;

e) il tempo impiegato nella riserva fuori residenza computato in ragione di 30 minuti per ogni ora di riserva. Quando il lavoro si inizia con un periodo di riserva inattiva fuori residenza, la durata massima del lavoro che si può richiedere non deve superare i limiti previsti dall'art. 2 comma 3 diminuiti di un quarto della durata della riserva eseguita. La riserva fuori residenza viene computata per metà agli effetti dei limiti del periodo lavorativo di cui l'art. 2 comma 2.

Art. 4.

1. — Il lavoro del personale di macchina è alternato con riposi della durata minima:

a) di 12 ore se godute in residenza;

b) di 8 ore se godute fuori residenza.

2. — Di regola un agente ogni sette giorni deve godere di un riposo settimanale che potrà essere spostato di un giorno quando esigenze di servizio o difficoltà nella compilazione del turno lo richiedano.

3. — La durata minima del riposo settimanale, da godersi in residenza, non deve essere inferiore alle ore 36, salvo il caso del personale addetto alle manovre permanenti e tradotte per il quale detto riposo non deve essere inferiore a 32 ore.

Art. 5.

1. — Il tempo impiegato nei viaggi in vettura si aumenta per ciascun viaggio di 15 minuti prima dell'ora della partenza secondo l'orario e di 15 minuti dopo l'ora di arrivo (reale, in caso di ritardo).

2. — Agli effetti dei limiti massimi di lavoro di cui ai punti 2 e 3 dell'art. 2, il tempo impiegato nei viaggi in vettura per rientrare in residenza, quando non supera le ore 4, non viene considerato. Verrà però computato nelle 48 ore settimanali.

3. — Il numero delle notti di lavoro, in una settimana, non dovrà superare le 4. A questo effetto si considera lavoro notturno quello che cade nel periodo dalle ore 0 alle 5, queste comprese.

4. — Le assenze dalla residenza dovranno essere ridotte alla durata minima possibile compatibilmente con la buona utilizzazione del personale. Ogni assenza dalla residenza non deve di regola comprendere più di un riposo. La durata delle assenze non deve superare le ore 40.

5. — In un periodo di lavoro continuato in servizio ai treni diretti, direttissimi ed assimilati, non si deve superare il percorso di 300 Km.

6. — Nella compilazione dei turni si terrà conto della durata

media prevedibile dei ritardi lasciando opportuni margini compensativi.

7. — La durata del lavoro accessorio è calcolata secondo il servizio che disimpegna il personale.

II. — Personale dei treni.

(Conduttori Capi, Conduttori Principali, Conduttori, Frenatori, Manovali addetti ai trasbordi).

Art. 6.

1. — La durata normale del lavoro da espletarsi dal personale dei treni in sei giorni lavorativi consecutivi non deve superare le ore 48.

2. — La durata del periodo lavorativo non deve di regola superare le ore 12.

3. — La durata del lavoro in un periodo lavorativo non deve di regola superare le ore 10.

Art. 7.

Si considera lavoro tutto il tempo durante il quale l'agente disimpegna il servizio comandatogli, e cioè:

a) il tempo impiegato nella scorta dei treni; nelle operazioni accessorie; nella spunta carri e merci;

b) il tempo impiegato nei viaggi in vettura comandati (fuori servizio);

c) il tempo in cui il personale sosta tra l'arrivo (reale, in caso di ritardo) e la partenza con lo stesso o con altro treno, quando detto intervallo non raggiunga le ore 2 e sia compreso tra due viaggi in servizio;

d) il tempo impiegato nella riserva o disponibilità in deposito. — Quando il lavoro si inizia con un periodo di riserva inattiva o di disponibilità in residenza, la durata massima del lavoro che si può richiedere non deve superare i limiti previsti dall'art. 6 comma 3 diminuiti della metà della durata della disponibilità o riserva eseguita; e la riserva o disponibilità viene computata

per metà anche agli effetti dei limiti del periodo lavorativo di cui l'art. 6 comma 2;

c) il tempo impiegato nella riserva fuori residenza computato in ragione di 30 minuti per ogni ora di riserva. Quando il lavoro si inizia con un periodo di riserva inattiva fuori residenza, la durata massima del lavoro che si può richiedere non deve superare i limiti previsti dall'art. 6 comma 3 diminuiti di un quarto della durata della riserva eseguita. La riserva fuori residenza viene computata per metà agli effetti dei limiti del periodo lavorativo di cui all'art. 6 comma 2.

Art. 8.

1. — Il lavoro del personale dei treni è alternato con riposi della durata minima:

a) di 12 ore se godute in residenza;

b) di 7 ore se godute fuori residenza.

Il viaggio di ritorno, dopo un riposo fuori residenza non superiore ad ore 8, non deve superare le ore 6 di lavoro effettivo e le ore 8 di periodo lavorativo.

2. — Di regola un agente ogni sette giorni deve godere di un riposo settimanale che potrà essere spostato di un giorno quando esigenze di servizio o difficoltà nella compilazione dei turni lo richiedano.

3. — La durata minima del riposo settimanale da godersi in residenza non deve essere inferiore alle ore 36.

Art. 9.

1. — Il tempo impiegato nei viaggi in vettura si aumenta per ciascun viaggio di 15 minuti prima dell'ora della partenza secondo l'orario e di 15 minuti dopo l'ora di arrivo (reale, in caso di ritardo).

2. — Agli effetti dei limiti massimi di lavoro di cui ai punti 2 e 3 dell'art. 6, il tempo impiegato nei viaggi in vettura per rientrare in residenza, quando non superi le ore 4, non viene considerato. Verrà però computato nelle 48 ore settimanali.

3. — Il numero delle notti di lavoro in una settimana non dovrà superare le 4. A questo effetto si considera lavoro notturno quello che cade nel periodo dalle 0 alle 5, queste ore comprese.

4. — Le assenze dalla residenza devono essere ridotte al minimo possibile compatibilmente colla buona utilizzazione del personale. Ogni assenza dalla residenza non deve di regola comprendere più di un riposo. Le assenze non debbono superare le ore 40.

5. — In un periodo di lavoro continuato in servizio ai treni direttissimi, diretti ed assimilati, non si deve superare il percorso di 350 Km.

6. — Nella compilazione dei turni si terrà conto della durata media prevedibile dei ritardi, lasciando opportuni margini compensativi.

7. — La durata complessiva dei lavori accessori in partenza ed in arrivo è calcolata di 45 minuti per i treni viaggiatori e di 60 minuti per i treni merci. Nel compilare i turni saranno aumentati congruamente i periodi per le operazioni accessorie quando fra l'ufficio del deposito (presso il quale il personale è obbligato a presentarsi) ed il posto di arrivo o partenza del treno vi sia notevole distanza, ovvero esistano speciali difficoltà di viabilità e manchino i mezzi di trasporto.

In ogni turno di servizio il periodo della riserva non dovrà possibilmente essere superiore alla quinta parte dei giorni nei quali l'intiero turno si svolge.

III. — Disposizioni generali.

Art. 10.

1. — Per ogni Deposito di personale di macchina e di treni sarà nominata una Commissione locale, secondo le norme che saranno impartite dal Direttore Generale delle ferrovie dello Stato.

2. — Tali Commissioni hanno l'incarico:

a) di esaminare, d'accordo con gli incaricati dell'Amministrazione ferroviaria, i turni di servizio da questi compilati in base alle presenti norme e suggerire le eventuali modificazioni;

b) di concordare di volta in volta le deroghe che si rendes-

sero necessarie per esigenze tecniche e per la buona utilizzazione del personale.

3. — Nei casi di assoluta urgenza in cui manchi il tempo necessario per la preventiva discussione con le Commissioni locali, i turni compilati dagli Uffici competenti potranno essere senz'altro attivati, ma avranno carattere provvisorio e dovranno essere subito comunicati alla Commissione locale per concretare i turni definitivi.

4. — Nei casi di divergenza, i punti di disaccordo saranno sottoposti al giudizio del Capo Compartimento, che dovrà pronunciarsi non oltre 5 giorni dopo la data di ricevimento del reclamo, sentita la Commissione locale. Ove la decisione del Capo Compartimento non riesca di soddisfazione della Commissione locale, questa potrà appellarsi alla speciale Commissione di cui l'art. 2 del Regio decreto 993 del 20 agosto 1914, la quale giudicherà, sentita la Commissione locale che potrà farsi rappresentare da un agente di sua fiducia.

Art. 11.

In casi eccezionali il personale di macchina e dei treni è tenuto a prestare l'opera propria anche oltre i limiti stabiliti dai diversi articoli delle presenti norme.

Si intendono per casi eccezionali tutte quelle anormalità repentine e non prevedibili che possono verificarsi durante la marcia di un treno, quali ad esempio:

a) esigenze non prevedibili dovute a ragioni di circolazione dei treni;

b) guasti alle locomotive durante la corsa o nelle stazioni intermedie, escluse le sedi di deposito;

c) morte o malattia improvvise di un agente durante il disimpegno delle proprie mansioni;

d) interruzioni di circolazione per alluvioni, nevicate, frane, ecc.;

e) calamità pubbliche.

E' obbligo dei dirigenti interessati di provvedere, appena possibile, alla sostituzione di quegli agenti che, in conseguenza dei

suddetti casi eccezionali, hanno oltrepassato i limiti massimi di lavoro, aumentandone proporzionalmente i successivi riposi.

In nessun caso il personale può invocare il prolungamento delle sue prestazioni per abbandonare il servizio.

Art. 12.

Nella compilazione dei turni si terranno per base le ore di orario di arrivo e di partenza dei treni.

Agli effetti del computo del lavoro effettivo eseguito da ciascun agente, si terrà conto delle ore d'orario per la partenza e delle ore reali per l'arrivo.

Il Direttore generale delle ferrovie dello Stato è incaricato dell'esecuzione del presente decreto, il quale entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato.

Roma, addì 23 febbraio 1921.

Il Ministro — PEANO.

Comunicati

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Sig. Direttore generale, con decisione 11 gennaio 1921, punì col licenziamento, in applicazione degli articoli 186-*e*) e 197 del citato Regolamento, il manovale in prova PERAGINA Vito Luigi - 182041 - responsabile di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni, a far tempo dal 28 luglio 1920.

Si porta a conoscenza che ai fini ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale, il Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 21 gennaio 1921 ha deliberato ai termini dell'articolo 168 *d*) del Regolamento del personale l'esonero definitivo dal servizio per fisica inabilità con decorrenza dal 1° febbraio 1921 dell'aiutante applicato FASANI rag. Luigi (122283) riconosciuto affetto da forma paranoide.

Avviso di concorso a posti di Sotto-capo squadra operai nel ruolo del personale tecnico ed operaio del Movimento, fra operai di prima categoria nel ruolo stesso.

(Art. 115 R. P.).

E' indetto un esame di concorso per coprire i seguenti posti di Sotto capo squadra operai:

N. 14 posti di Sotto capo squadra operai nei Laboratori telegrafici e per gli impianti telegrafici, telefonici e di segnalamento e per i Magazzinetti, ripartiti fra i ruoli regionali come segue:

N. 10 posti per l'Italia Settentrionale;
» 2 » » » Centrale;
» 2 » » » Meridionale;

N. 29 posti di Sotto capo squadra operai negli impianti di illuminazione e distribuzione di forza, da ripartirsi come segue:

N. 17 posti per l'Italia Settentrionale;
» 6 » » » Centrale;
» 6 » » » Meridionale;

N. 7 posti di Sotto capo squadra operai nei laboratori di lattoneria da ripartirsi come appresso:

N. 3 posti per l'Italia Settentrionale;
» 2 » » » Centrale;
» 2 » » » Meridionale;

Il concorso avrà luogo in base all'art. 115 del Regolamento del Personale con le norme approvate dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920, pubblicate nel Bollettino ufficiale delle Ferrovie dello Stato, n. 44 del 28 ottobre 1920.

Al concorso potranno prendere parte gli operai di prima categoria che alla data del presente avviso abbiano età non superiore ai 40 anni e che appartengano, alla data stessa, da non meno di tre anni al personale operaio del grado 14°, tenuto calcolo del periodo di avventiziato di cui all'art. 61 R. P., comma secondo.

Potranno pure esservi ammessi gli operai di seconda categoria pei quali sia in corso la promozione ad operaio di prima categoria con decorrenza non posteriore a quella del presente avviso e che si trovino nelle altre condizioni sopraccennate.

A sensi dell'art. 129 R. P., i vincitori del concorso devono compiere prima della promozione, a misura che si renderanno vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori.

Gli operai che si trovino nelle condizioni volute e che intendono partecipare al concorso dovranno presentare apposita domanda non più tardi del 31 marzo 1921.

Ai concorrenti ammessi al concorso verrà a suo tempo notificato dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Ordine di servizio N. 25.

Attivazione di un apparato centrale idrodinamico e del segnalamento di partenza per le linee di Bologna e di Monselice, in stazione di Nogara.

A datare dalle ore 12 del 1° marzo 1921 in stazione di Nogara, verrà attivato un apparato centrale idro-dinamico per la manovra degli scambi e dei segnali (lato Monselice e Bologna), posto in apposita cabina sopraelevata (cabina B) situata a m. 336 dall'asse del F. V. verso Bologna.

Contemporaneamente verrà attivato:

1° Il segnalamento di partenza per le linee di Monselice e di Bologna a mezzo di un semaforo tipo F. S. a due ordini di ali situato a m. 120 dall'asse del F. V., verso Bologna;

2° Il segnalamento di manovra (dischetti bassi) per l'uscita e l'ingresso dei treni per e dalle linee di Monselice e di Bologna.

Il F. V. dà il consenso imperativo alla cabina B, a mezzo di istrumenti di consenso F. S., sui segnali di 1ª categ. per l'ingresso dei treni da Monselice e da Bologna.

Alla stessa ora e data verrà soppressa la manovra dei segnali di protezione con leve a terra dal F. V., attualmente in attività.

Ordine di servizio N. 26.

Fermata di S. Patrizio. - Riduzione a casa cantoniera.

Dal 1° marzo 1921 la fermata di S. Patrizio, della linea Lugo-Lavezzola, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, sarà esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata stessa distribuirà biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato al presente ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti ecc., nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di Massalombarda.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (1° agosto 1918) di contro al nome di S. Patrizio, a pagina 13, aggiungere una stelletta e sostituire l'indicazione B con la LB.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 54, al nome di S. Patrizio aggiungere « casa cantoniera » e di contro, nelle colonne 6 e 7, aggiungere alle indicazioni V e B il richiamo (6).

Nella tabella (81) a pagina 87 considerare il nome di S. Patrizio come stampato in carattere corsivo.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 53 cancellare il nome di S. Patrizio e le relative indicazioni.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, alle pagine 12 e 48 aggiungere al nome di S. Patrizio la caratteristica di « casa cantoniera ».

Nelle altre pubblicazioni di servizio, nelle quali trovansi riportati i nomi delle stazioni ecc. con le relative caratteristiche, esporre al nome di S. Patrizio la caratteristica di « casa cantoniera ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 26-1921.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di S. Patrizio.

DA	A	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
e viceversa		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
S. Patrizio	Ravenna	17.20	11.65	7.—	Massalombarda
	Lugo	6.45	4.60	2.60	
	S. Agata sul S.	4.20	2.60	1.70	
	Massalombarda	2.45	1.85	1.30	
	Conselice	1.80	1.40	1.05	
	Lavezzola	4.85	3.05	1.95	
	Argenta	7.60	5.35	3.—	
	Portomaggiore	11.40	7.90	4.90	
	Ferrara	20.70	13.90	8.30	

N.B. — In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Ordine di servizio N. 27.

Estensione di servizio nella fermata di S. Vincenzo Valle Roveto.

La fermata di S. Vincenzo Valle Roveto, della linea Roccasecca-Avezzano, attualmente abilitata al servizio viaggiatori, bagagli, cani e merci a G. V. limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg 100 ciascuno, a datare dal 1° marzo 1921 viene ammessa ai trasporti a P. V. O. a carro completo.

In conseguenza, a pagina 54 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà aggiungere nella colonna 10, di fronte al nome della fermata di S. Vincenzo Valle Roveto, la lettera O col richiamo (9) riportando a piè della pagina stessa l'annotazione:

(9) Limitatamente ai trasporti a carro completo.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) le indicazioni esposte di fianco al nome della fermata di S. Vincenzo Valle Roveto, a pagina 13, dovranno essere sostituite dalle seguenti: L O-a.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 28.

Servizio legale - Costituzione dell'ufficio legale per il Compartimento di Genova e soppressione della sezione legale interna per i Compartimenti di Roma ed Ancona.

In conformità alla disposizione contenuta nell'Appendice n. 1 all'Ordine generale n. 12-1920 (boll. uff. 1920) II, pag. 611 e 822), a decorrere dal 1° marzo p. v. comincierà a funzionare l'Ufficio legale per il Compartimento di Genova.

Da quella data pertanto gli uffici e le stazioni del Comparti-

mento di Genova dovranno attenersi al disposto dell'art. 16 dell'Ordine generale suddetto per l'invio degli atti giudiziali all'ufficio legale di Genova, anzichè a quello di Torino, salvo per le cause di Pretura le prescrizioni contemplate dall'Ordine generale numero 16-1920.

Sempre dal 1° marzo, cesserà di funzionare la Sezione legale per i Compartimenti di Roma e di Ancona, le cui attribuzioni saranno assunte dal servizio Centrale Legale, che avrà ad Ancona un proprio funzionario distaccato, con le facoltà previste dall'art. 11 del sopraripetuto ordine generale n. 12.

Ordine di servizio n. 29.

Servizio cumulativo con la ferrovia Bari-Locorotondo.

(Vedi ordine di servizio n. 70-1920).

A cominciare dal 1° marzo 1921 restano abrogate le disposizioni di cui all'Ordine di servizio n. 70-1920 e viene quindi riattivato alle normali condizioni il servizio cumulativo con la ferrovia *Bari-Locorotondo.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Errata-corrige.

Bollettino n. 51-1920.

Nell'ordine di servizio n. 134 il nome della stazione indicato in Palazzolo dello Stella, devesi leggere *Palazzolo della Stella.*

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 9 3 MARZO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5524) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

REGIO DECRETO 3 *febbraio* 1921, *n.* 132, *che proroga la validità di talune disposizioni relative alle tariffe di trasporto sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 7 aprile 1917, n. 606, concernente provvedimenti per i trasporti delle merci sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto il decreto Luogotenenziale 26 agosto 1917, n. 1403, col quale sono state modificate le disposizioni relative ai trasporti a breve distanza;

Visto il decreto Luogotenenziale 26 maggio 1918, n. 727, relativo all'applicazione di uno speciale diritto per carro, oltre i corrispettivi stabiliti nei contratti per l'esercizio dei binari di allacciamento e per carico e scarico di merci in determinati punti e alla estensione ai trasporti a grande ed a piccola velocità accelerata delle norme stabilite dall'art. 1 lettera *a)* del precendente decreto;

Visto il decreto Luogotenenziale 4 luglio 1918, n. 963, che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a sospendere l'applicazione di determinate tariffe locali ed eccezionali per viaggiatori e merci;

Visto il Nostro decreto 30 settembre 1920, n. 1389, concernente norme per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro, dell'industria e commercio e dell'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 febbraio 1921, n. 47.

Art. 1.

La validità dei decreti Luogotenenziali 7 aprile 1917, n. 606, 26 agosto 1917, n. 1403, 26 maggio 1918, n. 727 e 4 luglio 1918, n. 963, è prorogata fino al 15 marzo 1921.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore dal 1° febbraio 1921 e sarà presentato al Parlamento per la ratifica.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 febbraio 1921.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — FACTA
ALESSIO — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA

COMUNICATO

Con riferimento all'avviso di esame di concorso a posti di Capo squadra operai elettricisti nei ruoli del personale tecnico ed operaio delle Officine locomotive e delle officine dei depositi fra operai di prima categoria elettricisti, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 6-1921, si avverte che a tale concorso possono partecipare anche gli operai di 1ª categoria elettricisti appartenenti alle officine annesse ai depositi locomotori.

Si avverte inoltre che per detto concorso il tempo utile per la presentazione delle domande di ammissione viene prorogato al 15 aprile 1921.

Ordine di servizio N. 30.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società cooperativa di consumo tra il personale delle ferrovie dello Stato in Nicastro », la « Cooperativa tra il personale dispendente ferrovie dello Stato di Rieti », la « Cooperativa di consumo fra gli impiegati ferroviari di Caltanissetta » e la « Cooperativa di consumo ferrovieri dello Stato » con sede in Padova, sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'Ordine di servizio n. 167-1911.

I nomi delle dette società cooperative devono quindi essere aggiunti, alla sede opportuna, nell'allegato A al citato regolamento ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 31.

Estensione di servizio nella stazione di Tommaso Natale.

Dal 7 marzo 1921 la stazione di Tommaso Natale, della linea Palermo-Marsala-Trapani, attualmente ammessa al servizio merci con determinate limitazioni, viene abilitata a tutti i trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, di veicoli e bestiame, senza alcuna limitazione.

All'uopo la detta stazione è stata dotata di piano caricatore di fianco.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pag. 14 di fronte al nome di Tommaso Natale, si dovrà cancellare l'indicazione L O-a, e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 60, di fronte al nome della stazione suddetta si dovranno sostituire le indicazioni delle finche da 8 a 16 con le seguenti:

/ G / A / O / V / B / SP / - / - / F /

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 32.

Trasporti di materie pericolose e nocive.

Merci della categoria 4ª. — Ferma restando ancora, in via però del tutto provvisoria la disposizione dell'O. S. n. 70-1918, punto 7°, per la quale i trasporti di paglia o di fieno eseguiti per conto dell'Autorità militare sono eccezionalmente ammessi senza

copertone, si dispone che saranno da proteggersi sempre con copertone i carri carichi di saggina per scope che attualmente, a termini dell'O. S. n. 327-1915, possono aver luogo in carri aperti senza protezione. I carri suddetti come pure tutti gli altri carichi di merci facilmente soggette ad incendiarsi per il contatto di faville dovranno, anche protetti da copertone, essere distanziati dalla locomotiva di testa da non meno di tre veicoli di cui quello costituente lo scudo dovrà essere chiuso.

I copertoni destinati alla protezione dei carichi di cui sopra devono essere in buone condizioni ed avere ampiezza tale da ricoprire completamente il carico non solo alla parte superiore, ma anche alle testate ed ai fianchi per la parte che supera l'altezza delle sponde del carro.

Le disposizioni relative alla protezione dei carichi di paglia, fieno e simili, dovranno essere osservate anche per quei trasporti di altre merci ad esempio: recipienti per damigiane senza rivestimento, terraglie e simili, per l'imballaggio delle quali venga fatto uso di paglia, fieno, strame, ecc.

Merci della categoria 8ª e 9ª. — In pari tempo vengono revocate le disposizioni del suddetto O. S. n. 327-1915, punto II, comma *e*) ed *f*) relative ai trasporti a P. V. delle materie ascritte alle categorie 8ª e 9ª. — Per dette merci, in quanto concerne le modalità di trasporto, si richiamano in vigore i punti 2 e 5 dell'art. 6 delle Norme pel trasporto delle materie pericolose e nocive, e cioè sarannno da utilizzarsi — quando non si impieghino appositi carri serbatoi — carri aperti con copertone oppure carri chiusi, se trattasi di merci della categoria 8ª e carri aperti con copertone, se trattasi di materie della categoria 9ª. — La presente disposizione è applicabile anche ai trasporti di petrolio in stagnoni prismatici senza imballaggio per conto della Società Italo-Americana pel petrolio, di cui al punto n. 202 del Bollettino commerciale n. 25 del 27 novembre 1918.

Merci della categoria 6ª. — Fermo restando il divieto di cui al comma *d*) del punto II del ripetuto O. S. n. 327-1915 circa l'accettazione di trasporti di merci della categoria 6ª gruppo 2°, con imballaggio non impermeabile all'aria i trasporti per conto dell'Amministrazione di cascami di cotone intrisi di unto, prove-

nienti dalle lampisterie, dai depositi, delle officine, ecc., e concentrati in determinate località per essere poi spediti alla sgrassatura, possono aver corso in carri aperti con copertone anche se in balle ordinarie, cioè non condizionate con imballaggio impermeabile.

Merci della categoria 2ª. — A chiarimento e complemento del punto 5° dell'O. S. n. 70-1918 si avverte che l'obbligo di occupare il solo piano dei carri non riflette soltanto l'acido nitrico, ma tutti i trasporti a P. V. in damigiane a carro completo di liquidi corrosivi in generale; si può per altro ammettere, per la migliore utilizzazione del materiale, un carico anche a strati, quando le parti provvedano a loro cura e spese, con opportuni mezzi, a separarli per modo che le damigiane dello strato superiore non vengano a trovarsi in diretto contatto con le sottostanti e sia in pari tempo garantita l'immobilità delle damigiane.

Freni. — La disposizione relativa al divieto dell'uso del freno di cui il 7° alinea del punto II del suddetto O. S. n. 70 deve intendersi riferita al freno dei carri e non anche a quello della locomotiva.

Carri scudo. — Fermo restando che in nessun caso si dovrà derogare alle disposizioni relative alla protezione, mediante carri scudo, dei carri carichi di materie pericolose e nocive, si avverte che le prescrizioni al riguardo stabilite per quantità e specie di veicoli (chiusi o aperti) costituenti lo scudo corrispondono al limite minimo di garanzia; e per ciò le stazioni di origine dei treni e quelle dove viene modificata la composizione dovranno curare che i carri stessi — tutte le volte che sia possibile — abbiano a trovarsi rispetto alla locomotiva ed alle carrozze con viaggiatori ed alla specie di veicoli nelle migliori condizioni per la maggiore sicurezza dell'esercizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 44 *e* 45.

Ordine di servizio N. 33.

Somministrazione dei farmaci.

Si porta a conoscenza del personale che a cominciare dal 1° gennaio c. a. sono stati presi accordi con i farmacisti per la somministrazione gratuita dei medicinali agli agenti aventi diritto prendendo a base della liquidazione la tariffa dei medicamenti per la Provincia di Roma approvata con decreto Prefettizio 6 marzo 1920 e successive variazioni.

La stessa tariffa sarà adottata per i rimborsi agli agenti stessi che acquistassero i medicinali presso farmacie non convenzionate.

Ordine di servizio N. 34.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Società anonima cooperativa tra i ferrovieri di Foggia », è riammessa a fruire della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie di consumo, pubblicato con l'Ordine di servizio n. 167-1911.

La Società stessa deve quindi essere aggiunta nell'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48/1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 35.

Concessioni di carico e scarico sul "Raccordo Ostiense" a Roma Trastevere.

(Vedi ordine di servizio n. 324-1911).

Per le concessioni di carico e scarico sul raccordo Ostiense a Roma Trastevere, che continuano ad essere disciplinate in base alle norme di cui l'Ordine di servizio n. 324-1911, la relativa *tassa d'esercizio*, da esporsi sui documenti di trasporto, viene elevata da L. 5 a L. 15 per carro di qualsiasi portata.

La nuova tassa dovrà essere applicata alle spedizioni che saranno effettuate dal 15 marzo 1921.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 5 e 22.

Circolare N. 9.

Pagamento dei diritti doganali.

In conformità del decreto del Ministro del tesoro, 15 febbraio 1921, publicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 40 del 17 successivo, la circolare n. 1-1921 resta modificata come appresso:

« A partire dal 18 febbraio 1921 i pagamenti da eseguirsi in oro a titolo di dazi doganali, possono essere effettuati direttamente presso gli uffici di dogana in biglietti di Stato o di Banca, con l'aggiunta del trecento per cento della somma da pagare ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 10.

Nuova proroga del termine per il cambio delle monete divisionali di argento.

A seguito della circolare n. 12 dello scorso anno (Bollettino Ufficiale n, 12 del 18 marzo 1920) si comunica che con Regio decreto-legge 30 dicembre 1920, n. 1951, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 38 del 15 febbraio 1921 è stato prorogato a tutto il 31 dicembre 1921, il termine utile per la presentazione al cambio delle monete divisionali d'argento di conio italiano.

Il Direttore Generale
C. CROVA.

Errata-corrige.

Al paragrafo 3° dell'Ordine di servizio n. 24 pubblicato a pagina 80 del Bollettino ufficiale n. 7-1920 tra il primo ed il secondo comma inserire la seguente aggiunta:

Alla elezione dei Rappresentanti del personale nella quarta Commissione di esami saranno ammessi, come elettori, anche gli agenti provvisti della qualifica di verificatore e di capo-verificatore, e come eleggibili anche i capi verificatori.

Al paragrafo 6° dello stesso ordine di servizio n. 24, tra il primo ed il secondo comma inserire la seguente aggiunta:

Per il personale delle officine gli elenchi degli elettori saranno compilati a cura dei Capi delle officine stesse.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 10

10 MARZO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5737) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 3 *febbraio* 1921, *n.* 133, *che estende le tariffe delle ferrovie dello Stato col cumolo dei percorsi ferroviari ai viaggi a tariffe ridotte tra la Sardegna e il continente* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Vista la legge 7 agosto 1919, n. 1443, per il riscatto delle linee ferroviarie concesse alla Compagnia Reale delle ferrovie sarde;

Visto il R. decreto 21 dicembre 1919, n. 2550, per la assunzione da parte delle ferrovie dello Stato dell'esercizio delle linee ferroviarie anzidette;

Visto il R. decreto 7 novembre 1920, n. 1648, concernente l'estensione delle condizioni e tariffe in vigore sulla rete continentale delle ferrovie dello Stato, ai trasporti in servizio interno delle linee della Sardegna, già concesse alla Compagnia Reale delle ferrovie sarde;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Ai viaggi fra le stazioni delle linee del continente e della Sicilia esercitate dallo Stato, da una parte e quelle delle ferrovie Sarde dello Stato dall'altra, effettuati in base a documenti impor-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 marzo 1921, n. 52.

tanti l'applicazione di tariffe ridotte, sono estese le tariffe delle ferrovie dello Stato, col cumulo dei percorsi ferroviari.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 febbraio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — FACTA — ALESSIO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 3 *febbraio* 1921, *n.* 179, *che proroga la validità del decreto Luogotenenziale* 22 *febbraio* 1917, *n.* 386, *concernente l'autorizzazione per la costruzione e il collegamento di linee di trasmissione di energia elettrica proveniente da impianti elettrici* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 30 settembre 1920, n. 1389, che dichiara cessato, per ogni effetto, lo stato di guerra col giorno 31 ottobre 1920 e determina le modalità per il passaggio allo stato di pace, a norma dell'art. 5 della legge 26 settembre 1920, n. 1322;

Ritenuta la necessità di prorogare la durata dei provvedimenti autorizzati col decreto Luogotenenziale 22 febbraio 1917,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 marzo 1921, n. 54.

n. 386, avente vigore fino a sei mesi dopo la pubblicazione della pace, relativamente all'autorizzazione per la costruzione e il collegamento di linee di trasmissione dell'energia elettrica proveniente da impianti idraulici esistenti o nuovamente concessi;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per l'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' prorogata fino al 31 luglio 1921 la validità dei provvedimenti autorizzati col succitato decreto Luogotenenziale 22 febbraio 1917, n. 386.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la ratifica.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 febbraio 1921.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — ALESSIO.—

Visto, *Il Guardasigilli*: FERA.

DECRETO MINISTERIALE 3 *gennaio* 1921, *che apporta modificazioni al Regolamento dell'opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il decreto ministeriale 2 agosto 1913 col quale fu approvato il Regolamento per il funzionamento dell'opera di previdenza

a favore del personale delle ferrovie dello Stato, di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641;

Visto il decreto Luogotenenziale 1 agosto 1918, n. 1197, riguardante modificazioni di alcuni articoli della suddetta legge;

Visto il R. decreto 28 ottobre 1920, n. 1583, che reca semplificazioni nell'ordinamento della Direzione generale delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

I sotto indicati articoli del predetto regolamento sono modificati come segue (1):

(*Omissis*).

Gli articoli 9, 21 e 22 del Regolamento approvato col citato decreto ministeriale 2 agosto 1913 sono soppressi.

Roma, 3 gennaio 1921.

Il Ministro: PEANO.

REGOLAMENTO

per il funzionamento dell'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato, con le modificazioni apportatevi col D. M. 3 gennaio 1921.

Art. 1.

L'Opera di previdenza, di cui all'art. 1 della legge 19 giugno 1913, n. 641, è amministrata da un Comitato costituito:

— da un Consigliere di Amministrazione o da un funzionario del 1° grado delle ferrovie dello Stato, presidente;

— dal Capo del Servizio Personale ed Affari generali e da uno dei funzionari preposti ai due rami del Servizio medesimo,

(1) Le modificazioni riguardano gli articoli 1, 3, 4, 5, 15 e 23 del Regolamento. Di questo viene pubblicato il nuovo testo completo.

in modo che il ramo Personale sia sempre rappresentato, o dai loro sostituti;

— dai Capi dei Servizi Legale e Ragioneria o dai loro sostituti;

— dal Direttore generale degli Istituti di Previdenza presso il Ministero del tesoro;

— da due rappresentanti del personale e da due agenti pensionati che siano stati inscritti all'Opera di previdenza.

Il Consiglio di Amministrazione designa, fra i Capi Servizio, il vice-presidente che sostituisce il presidente in caso di assenza o di impedimento.

Nel caso in cui il presidente sia uno dei Capi dei suindicati Servizi, sarà membro del Comitato, in rappresentanza del Servizio al quale è preposto il detto funzionario, il suo sostituto od, in caso di assenza o di impedimento di questo, un altro funzionario del Servizio medesimo di grado non inferiore al 3°.

Art. 2.

Il presidente del Comitato, come pure i membri del Comitato pensionati, sono nominati dal Consiglio di amministrazione, su proposta del Direttore generale.

Il presidente dura in carica due anni e può essere confermato. Esso decade dalla carica per cessazione dalle funzioni di Consigliere di amministrazione, o dal servizio, o per assenze che costituiscano interruzione di servizio.

I membri del Comitato pensionati durano in carica due anni e possono essere confermati. In caso di prolungato impedimento per malattia o per altri motivi o per sopravvenuta incompatibilità possono essere dispensati dalla carica a giudizio del Consiglio di amministrazione su proposta del Direttore generale.

Dei due rappresentanti del personale nel Comitato, uno è eletto dai rappresentanti delle categorie 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 10ª, 11ª, 17ª, 26ª, 27ª, 28ª, 29ª, 30ª, 37ª, 40ª, 43ª e 45ª, nel loro seno, e l'altro dai rappresentanti delle rimanenti categorie, nel loro seno.

Le elezioni hanno luogo secondo norme stabilite dal Direttore generale.

I rappresentanti del personale nel Comitato cessano dalla carica, se decadono dal mandato di rappresentante nei casi previsti dall'art. 17 del Regolamento 20 maggio 1911. Quando vengono a decadere per scadenza del termine fissato per il mandato della rappresentanza, rimangono in carica fino a quando sia stata nominata, in seguito alle elezioni, la nuova rappresentanza e sono rieleggibili se nuovamente eletti come rappresentanti.

Art. 3.

Il Comitato:

— predispone in base ai risultati del bilancio finanziario annuale dell'Opera compilato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, gli elementi per calcolare la disponibilità annuale e formula le proposte da presentarsi al Consiglio di amministrazione per la relativa erogazione a norma del penultimo comma aggiunto all'articolo 2 della legge con il decreto-legge Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197;

— nel limite della somma fissata dal Consiglio di amministrazione quale disponibilità annuale, conferisce individualmente i sussidi temporanei e gli assegni alimentari, e delibera il ricovero degli orfani negli Istituti che ritenga più adatti, od anche il collocamento presso famiglie;

— delibera in merito alle domande presentate da agenti che vogliano integrare l'assegno alimentare a norma dell'art. 4 della legge;

— stabilisce il trattamento degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 28 dicembre 1908 a norma di quanto è disposto dall'articolo 17 del presente regolamento;

— compila il bilancio tecnico quinquennale di cui all'art. 8 della legge, sulla base dei risultati dei bilanci finanziari annuali tenuti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

— in occasione del primo bilancio quinquennale dell'Opera determina quale sia l'eccedenza del fondo per gli orfani degli agenti ferroviari periti nel terremoto in confronto dei bisogni per

il relativo trattamento e formula le proposte per la eventuale distribuzione di parte della eccedenza stessa, da approvarsi dal Consiglio di amministrazione a termini dell'art. 6 della legge;

— si occupa degli altri affari che gli siano sottoposti dal presidente, attinenti all'amministrazione dell'Opera.

In seno al Comitato è costituita una Giunta composta del presidente od, in sua sostituzione, del vice-presidente, del funzionario del Servizio Personale ed Affari generali preposto al ramo Personale e del Capo del Servizio Ragioneria, o dei loro sostituti.

La Giunta delibera le indennità di buonuscita, i sussidi temporanei e gli assegni alimentari agli aventi diritto a norma dei comma 1°, 2°, punti *a*) e *b*) e 3° punti *a*), *b*), *c*) e *d*) dell'art. 1 della legge, nonchè il rimborso delle ritenute agli aventi diritto a norma dell'art. 3 della legge.

Art. 4.

Per la validità delle sedute del Comitato è necessaria la presenza di almeno sei membri compreso il presidente. Per la validità delle sedute della Giunta è necessaria la presenza dei tre componenti la Giunta stessa. Per la validità delle deliberazioni occorre la maggioranza assoluta dei presenti: in caso di parità di voti ha preponderanza quello del presidente.

Per le funzioni di segreteria sia del Comitato che della Giunta, sono nominati dal Direttore generale un segretario ed un segretario aggiunto fra i funzionari delle ferrovie dello Stato.

Alle sedute assiste, senza voto, il Capo dell'Ufficio Previdenza del Servizio Personale ed Affari generali o chi lo sostituisce.

Art. 5.

Spetta al Direttore generale di rappresentare l'Opera a tutti gli effetti giuridici.

Il presidente del Comitato ha la rappresentanza amministrativa dell'Opera; firma gli atti dell'Opera e la corrispondenza che non sia devoluta al Capo del Servizio Personale ed Affari generali

od a chi per esso, secondo le norme da impartirsi dal Direttore generale.

Art. 6.

Le deliberazioni prese in ogni seduta dal Comitato e dalla Giunta debbono essere trasmesse in copia, non più tardi del giorno successivo, al Direttore generale, il quale, nel termine di tre giorni dal ricevimento, ha facoltà di sospenderne l'esecuzione e di proporne poi l'annullamento al Consiglio d'amministrazione.

Art. 7.

I rappresentanti del personale, membri del Comitato, non residenti a Roma, hanno, per i giorni delle sedute, per il giorno precedente e per il tempo necessario per compiere il viaggio di andata e quello di ritorno, il trattamento di trasferta di cui all'art. 10 del regolamento per l'esercizio delle funzioni della rappresentanza, approvato con decreto Ministeriale 29 ottobre 1911.

Ai membri pensionati non residenti a Roma viene corrisposta per i giorni delle sedute, per il giorno precedente e per il tempo necessario per compiere il viaggio di andata e quello di ritorno, l'indennità di trasferta che, a norma delle disposizioni sulle competenze accessorie, compete agli agenti del grado col quale i membri pensionati furono esonerati, non mai però inferiore a quella della 7ª categoria della tabella *A*, annessa alle disposizioni stesse. Ai membri medesimi è inoltre rilasciata la carta di libera circolazione valida per il percorso dalla residenza a Roma.

Il Consiglio d'amministrazione stabilirà la misura del compenso per l'intervento alle sedute del Comitato.

Art. 8.

Per esercitare l'assistenza degli orfani ricoverati in istituti di educazione e di istruzione, o collocati presso famiglie, il Comitato può valersi dell'Opera di agenti o di pensionati residenti nelle località ove trovansi gli istituti in cui gli orfani sono ricoverati o le famiglie presso le quali sono collocati.

Art. 9.

Quando nel computo dei mesi di servizio utile per il conseguimento della indennità di buona uscita vi ha frazione di mese, il periodo che eccede i 15 giorni è calcolato per mese intero, altrimenti non è valutato.

Il ragguaglio a mese delle paghe giornaliere è fatto in base a 30 giorni.

Art. 10.

Agli effetti dell'art. 2 comma 2° della legge, s'intende servizio attivo quello prestato con le funzioni specificate nella tabella *A*, annessa al testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con Regio decreto n. 229 del 22 aprile 1909, tenuto anche conto del disposto dell'art. 11 del testo stesso.

Art. 11.

Nel caso di esonero per inabilità fisica non si fa luogo al pagamento della indennità di buona uscita, se il provvedimento di esonero non sia reso irretrattabile o per essere decorso il tempo utile per il ricorso senza che questo sia stato presentato, o per formale rinuncia a ricorrere, o perchè il ricorso sia stato respinto.

Art. 12.

I sussidi e gli assegni alimentari agli aventi diritto decorrono dal 1° del mese successivo a quello in cui avvenne la morte dell'agente in attività di servizio o dell'esonerato.

Quelli invece assegnati nei limiti della disponibilità, decorrono dalla data stabilita dal Comitato.

Art. 13.

Chiunque ritenga di aver diritto ad assegno alimentare vitalizio, se lascia trascorrere più di un anno dal giorno in cui dovrebbe

incominciare il godimento dell'assegno medesimo senza farne domanda o senza presentare i documenti all'uopo necessari, non sarà ammesso a goderne che dal primo giorno del mese successivo a quello della fattane domanda o della presentazione dei documenti.

I minori e i dementi sono eccettuati da questa disposizione.

Art. 14.

Agli effetti del comma 2° lettera *a*) dell'art. 1 della legge, agenti morti per causa di servizio si intendono quelli ritenuti tali a norma delle disposizioni sul trattamento di pensione degli agenti delle ferrovie dello Stato.

Art. 15.

La Commissione medico, che a' sensi dell'art. 1° comma 3° lettera *b*) della legge, deve giudicare inappellabilmente della inabilità al lavoro degli orfani, sarà composta di un Sanitario di ruolo e di un medico di riparto delle ferrovie dello Stato.

Art. 16.

I sussidi temporanei e gli assegni alimentari sono pagati a bimestri posticipati in corrispondenza alle scadenze stabilite per il pagamento degli assegni a carico del fondo pensioni e sussidi, e sulla produzione del certificato di vita, nel quale deve essere anche dichiarato, se si tratti della madre o della vedova dell'agente, che essa si trova sempre nello stato di vedovanza, e, se si tratti di figlie di età superiore ai 15 anni, che esse sono tuttora nubili.

Il certificato di vita degli orfani prodotto per la riscossione dell'assegno, di cui fossero provvisti a carico del fondo pensioni e sussidi, serve anche per la riscossione del sussidio temporaneo a carico dell'Opera di previdenza.

Art. 17.

Il trattamento degli orfani di agenti periti nel terremoto del dicembre 1908, continuerà ed essere regolato sulla base dei criteri adottati dalla Commissione nominata dal Consiglio di amministra-

zione delle ferrovie dello Stato, con deliberazione del 2 aprile 1909, in modo però che esso non sia in alcun caso inferiore a quello usato in base alla legge agli altri orfani.

Art. 18.

Contro le deliberazioni relative alla indennità di buonuscita, ai sussidi temporanei ed agli assegni alimentari vitalizi, è ammesso il ricorso da parte dell'interessato alla Corte dei conti, che, a norma dell'art. 16 della legge, giudica in via definitiva.

Il tempo utile per il ricorso è di 90 giorni e decorre dal giorno in cui l'interessato rilascia ricevuta della comunicazione contenente la deliberazione, consegnatagli da un agente all'uopo incaricato.

La ricevuta deve essere firmata e datata dallo stesso interessato e controfirmata dall'agente incaricato che la ritira.

Nel caso in cui l'interessato dimori in località non avente stazione o fermata delle ferrovie dello Stato, oppure si rifiuti di ricevere la comunicazione, o sia impedito di darne ricevuta nei modi prescritti, la comunicazione viene spedita per posta in piego raccomandato con ricevuta di ritorno. In tal caso il termine per il ricorso alla Corte dei conti decorrerà dal giorno in cui la Posta avrà rimesso il piego all'interessato.

Art. 19.

Le ritenute al personale per il contributo di cui al comma *b*) dell'articolo 5 della legge, si effettuano sull'intero stipendio o paga per la durata del servizio considerato utile a norma della legge, anche nei casi di riduzione o cessazione temporanea dello stipendio o paga.

Per gli agenti a paga giornaliera il ragguaglio a mese si fa sulla base di 30 giorni.

Art. 20.

Con istruzioni della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, sarà stabilito quali documenti debbono essere presentati dagli interessati per conseguire la liquidazione della indennità di buonuscita, dei sussidi temporanei e degli assegni alimentari e sarà dettata ogni altra norma che occorra per l'applicazione del presente Regolamento.

Ordine di servizio N. 36.

Cambiamento di nome della fermata di Ecchi.

La fermata di *Ecchi*, della linea Erpelle-Cosina-Pola, assume la nuova denominazione di « *Cecchi* ».

Di conseguenza, nelle pubblicazioni di servizio in cui trovasi indicato il nome della fermata suddetta, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
1ª	Rappresentante	**Dore** cav. uff. ing. Silvio - ingegnere capo - Serv. Personale ed aff. gen.	1. 1. 1921 Esonerato dal servizio.
»	Delegato	**Sometti** cav. uff. ing. Pietro - ingegnere capo - Sez. Lav. Venezia.	21. 1. 1921 Esonerato dal servizio.
2ª	Delegato	**Goglia** cav. ing. Luigi – ingegnere principale Div. Mat. e Traz. Napoli.	**Goglia** cav. ing. Luigi – ingegnere principale – Div. Mat. e Traz. Ancona.
16ª	Rappr. suppl.	**Ansaloni** Ezio – capo sq. cantoniere – Sez. Lav. Rimini.	**Ansaloni** Ezio – capo sq. cantoniere – Sez. Lav. Bologna.
17ª	Deleg. suppl.	**Rossetti** Ettore – capo deposito di 2ª classe – Dep. locom. Civitavecchia.	**Rossetti** Ettore – capo deposito di 2ª classe – Dep. loc. Tarvisio.
27ª	Deleg. suppl.	**Di Lauro** Giovanni – capo stazione di 3ª classe – Staz. Ostuni.	**Di Lauro** cav. Giov. – capo stazione di 3ª classe – Staz. Ostuni.
29ª	Delegato	**Filanzo** Vitaliano – capo gest. princ. di 2ª cl. – Staz. Napoli C.	16. 2. 1921 Esonerato dal servizio.
42ª	Delegato	**Vogliolo** Attilio – sotto capo sq. operai – Staz. Reggio Calabria.	**Vogliolo** Attilio – sotto capo sq. operai – Uff. Deleg. Trieste.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Costruzioni ferroviarie - Interruzione di strade comunali e di canali pubblici - Ristabilimento - Aggravi di manutenzione - Pretesa d'indennizzo da parte del comune - Improponibilità dell'azione.

L'obbligo, imposto al costruttore di strade ferrate pubbliche, di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza le comunicazioni pubbliche e private che dalle opere della sua impresa rimanessero interrotte, non implica quello di ripristinare la viabilità nelle identiche condizioni preesistenti.

Il giudizio di convenienza circa tale ristabilimento è affidato alla pubblica Amministrazione, epperò il Comune, proprietario delle strade ristabilite, non ha azione per conseguire l'emenda dei danni e il rimborso delle maggiori spese di manutenzione, essendo una conseguenza del novello stato dei luoghi, un elemento del giudizio sulla convenienza del ristabilimento nel modo in cui fu deliberato dal potere amministrativo (1).

CASSAZIONE ROMA — Sezioni Unite — sentenza 24 gennaio 1921 — (*P. P.* Mortara; *Est.* Millo; *P. M.* Denotaristefani) — Ferrovie Stato *ricorrenti* contro Comune di Vastogirardi.

IN DIRITTO.

Attesocchè l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, unendosi alla difesa delle ragioni della Società delle ferrovie meridionali, ha già nei precorsi gradi del giudizio eccepito l'improponibilità assoluta delle domande del Comune di Vastogirardi dirette ad ottenere il risarcimento dei lamentati aggravi nella viabilità

---

(1) Ved. Cassazione Torino, 15 dicembre 1916 (Boll. 1917, IV, 135) e Cassazione Roma S. U., 18 aprile 1917 (id. 1917, IV, 285).

e nel corso di un canale, cagionati dalla costruzione della linea ferroviaria, eccezione basata precipuamente sull'art. 1 lettera *a*) della legge sui lavori pubblici, il quale dispone che tutto quanto si attiene alla costruzione, alla manutenzione ed allo esercizio delle strade ferrate rientra nelle esclusive attribuzioni del Ministero dei Lavori Pubblici.

La Corte di Appello ha osservato in contrario « che il danno « non è reclamato dal Comune perchè i cittadini siano costretti a « percorrere una strada più lunga ma per le spese che il Comune « dovrà fare per ristabilire una più diretta comunicazione fra il « Comune di Vastogirardi e le due borgate Pagliara e Cerreto, « e, conseguentemente, per tutto quanto il Comune sarà costretto « ad erogare in più per questa sistemazione delle sue strade e « per la tanto più gravosa e costosa loro manutenzione ». Non dunque utilità mancata e disagi di maggiore percorso, aggiunge lo stesso Collegio, « ma invece spese necessarie di sistemazione, di « manutenzione e rivalsa del valore di acque deviate ed inquinate, « nonchè di occupazione di suolo di danni cagionati da costru- « zioni di ponti e ponticelli e di case cantoniere con frane, con « interruzioni delle comunicazioni ».

Attesochè a ragione l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato insiste in questa sede nella summentovata eccezione di improponibilità assoluta dell'azione proposta dal Comune. Al riguardo infatti deve anzitutto essere posto da parte tutto quanto si attiene al valore delle acque deviate ed inquinate all'occupazione del suolo, ai guasti per frane ed interruzioni cagionati nella costruzione della linea perchè si tratta di danni prodotti dall'Impresa Maciotta durante l'esecuzione dei lavori e che sono stati eliminati dalla sentenza denunciata in quanto debbono fare esclusivamente carico a detta impresa. Ogni contesa è quindi ristretta ai danni che il Comune di Vastogirardi subirebbe perchè nella costruzione della ferrovia Sulmona-Isernia sarebbero stati mutati i percorsi di alcune strade o sentieri comunali, altri sarebbero stati interrotti e sarebbe stato pure deviato un pubblico canale con una diminuzione di irrigazione per are cinquanta di terreno; quali danni si concreterebbero nella necessità in cui si troverebbe il Comune, per effetto di tali cambiamenti, interruzioni e deviazioni, di sostenere spese straordinarie di sistemazione e di aumen-

tare le spese ordinarie di manutenzione per le preindicate strade comunali e per il pubblico canale summentovato.

Ora siffatta questione è retta particolarmente sull'art. 229 della legge sui lavori pubblici su cui sostanzialmente si basa la domanda del Comune; quell'articolo dispone precisamente che « chi costruisce una strada ferrata pubblica ha l'obbligo di ristabilire *in convenienti condizioni di comodità e sicurezza* a proprie spese, tutte le comunicazioni pubbliche e private che dalla opera della sua impresa rimanessero interrotte ». Obbligo del costruttore non è quindi quello di assicurare intatti tutti i vantaggi che davano le precedenti comunicazioni stradali (il che il più delle volte riuscirebbe impossibile) sibbene soltanto quello di osservare la continuità del transito compatibilmente con le esigenze dello esercizio della linea ferroviaria.

Laonde bene osserva l'amministrazione ricorrente che il correlativo diritto del Comune, per quanto si attiene alla pubblica viabilità interrotta dalla costruzione della Ferrovia, non può che coincidere con i limiti di siffatta obbligazione, essendo inconcepibile l'esistenza di un diritto che ecceda il contenuto e la portata dell'obbligo che ad esso si è voluto far corrispondere. Indubbiamente il Comune ha il diritto che gli siano fissate nella competente sede amministrativa le condizioni di ristabilimento delle sue strade interrotte e che conceduti i passi a livello, i cavalcavia ed i sottopassaggi, codeste comunicazioni rimangano attuate. Ma nella specie, di questo secondo obbligo non si discute: Il Comune di Vastogirardi si duole precisamente dinanzi il Magistrato ordinario del modo in cui fu stabilita la continuazione delle sue strade e dei suoi sentieri, perchè siffatto riallacciamento lo obbligherebbe a sostituire alle vie modificate, altre comunicazioni più brevi fra il centro e le frazioni ed a sottostare a maggiori spese di manutenzione.

Ora, il legislatore, conforme si è superiormente rilevato, non avendo fatto obbligo al costruttore della Ferrovia di ristabilire le comunicazioni nelle identiche condizioni di comodità, sibbene avendo limitato codesto obbligo al ristabilimento in convenienti condizioni di comodità e sicurezza » un'azione che tragga origine da un non conveniente ristabilimento delle vie comunali non può aver giuridico fondamento. Onde è che, per sfuggire l'eccezione

di improponibilità assoluta della azione non può certo valere l'osservazione della Corte di Appello « che cioè nella presente causa il Comune non voglia sindacare l'opera pubblica ovvero chiedere che questa sia in qualsiasi modo mutata per l'interesse di esso attore, ma soltanto accertare se dall'opera, che deve rimanere quale è, sia derivato un danno risarcibile ». Imperocchè, il risarcimento del danno presuppone la lesione di un diritto e l'azione attualmente proposta dal Comune non può basarsi che sull'art. 229 della legge sui LL. PP., il quale la circoscrive nei termini suaccennati. Al riguardo questo Collegio deve riaffermare quanto ha stabilito in una sua recente decisione: che cioè il giudizio di convenienza circa il ristabilimento complessivo delle comunicazioni interrotte dalle opere ferroviarie è affidato alla pubblica amministrazione e che anche le maggiori spese di manutenzione sono una conseguenza del novello stato dei luoghi e non possono a meno di costituire un elemento di detto giudizio della convenienza del ristabilimento delle comunicazioni nel modo come fu deliberato dal potere amministrativo. Di cotesto modo in cui fu disposto il ripristino non è possibile nuovamente discutere in sede di ordinaria giurisdizione; l'Amministrazione ferroviaria non può essere convenuta in giudizio dal Comune per pretesi danni anche se questi dipendano da più dispendiosa manutenzione delle strade. Devesi qui aggiungere in proposito che esatta pure si appalesa l'osservazione della ricorrente non doversi perdere di vista che mentre l'unicità dell'organo tecnico, chiamato a dare il proprio parere in materia (Consiglio Superiore dei lavori pubblici) dà pieno affidamento di una uguaglianza assoluta nella attuazione dei criteri in base ai quali deve commisurarsi la convenienza o meno dei raccordi stradali occorrenti a seguito di costruzioni ferroviarie, potrebbe codesta uguaglianza eventualmente venire meno quando spettasse pronunciarsi al riguardo all'autorità giudiziaria sprovvista dei mezzi di cui dispone la pubblica amministrazione; questa invero dovrebbe trattandosi di indagini prettamente tecniche, far capo in tante cause ad altrettanti periti, ognuno dei quali porterebbe nell'esame il particolare suo criterio senza quel temperamento indispensabile che è fornito dalla comparazione dei casi e dall'uguale loro trattamento. Per tal modo potrebbe verificarsi che in occasione di una stessa costruzione ferroviaria e di una

identica attuazione di criteri tecnici, nel ristabilire le comunicazioni interrotte, si ritenesse dai Tribunali ordinari, per alcune adempiuto e per altre non soddisfatto il conveniente ristabilimento delle comunicazioni di cui è parola nell'art. 229 succitato. D'altra parte, non può dirsi che un Comune rimanga assolutamente privo di tutela nello interesse della pubblica viabilità. Se esso non si trovi soddisfatto del modo in cui venne ristabilita la continuità delle sue strade e sentieri, ben può proporre reclamo nei modi e nei termini di cui all'art. 18 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità; ma se codesto reclamo non ha proposto, ovvero il medesimo fu respinto avendo la competente autorità amministrativa ritenuto che convenientemente furono ristabilite le comunicazioni stradali, più non gli compete alcun risarcimento di danni dinanzi al giudice ordinario. Attesochè debbasi quindi accogliere in ogni sua parte il ricorso proposto dall'amministrazione delle Ferrovie a cui ha fatto adesione la Società delle Ferrovie Meridionali, annullando pertanto senza rinvio la sentenza munita nella parte investita da detti ricorsi.

Errata-corrige.

A pagina 9 del bollettino n. 1 del 6 gennaio 1921, in fondo all'Ordine di servizio n. 1, invece di (annulla l'ordine di servizio n. 81-1917, la circolare n. 17-1917 e la circolare n. 47-1917 » leggasi « annulla l'ordine di servizio n. 81-1917, la circolare n. 47-197 e la circolare n. 17-1918 ».

Il secondo capoverso dell'Ordine di servizio n. 6 pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 4-1921 dovrà sostituirsi col seguente:

« Non essendo la fermata protetta da segnali fissi, all'even-« tuale protezione dei treni verrà provveduto dal personale dei « treni stessi ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 11 17 MARZO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5882) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

DECRETO MINISTERIALE 10 *marzo* 1921, *che vieta l'importazione nel Regno degli animali ruminanti, loro prodotti e residui, foraggi e paglia nonchè merci imballate con fieno o paglia, di provenienza dalla Polonia* (1).

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Constatata la comparsa della peste bovina nella Polonia; Riconosciuta la opportunità di adottare provvedimenti restrittivi per la difesa del patrimonio zootecnico nazionale contro il pericolo della importazione della epizoozia;

Veduto il testo unico delle leggi sanitarie, approvato con R. decreto 1° agosto 1907, n. 636;

Veduto il regolamento di polizia veterinaria 10 maggio 1914, n. 533.

ORDINA:

E' vietata fino a nuova disposizione l'importazione nel Regno degli animali ruminanti, dei loro prodotti e residui, dei foraggi e della paglia, nonchè delle merci, se imballate con fieno o paglia di provenienza dalla Polonia.

E' parimenti vietato il transito, attraverso il Regno, degli animali ruminanti provenienti dalla Polonia, o che abbiano transitato attraverso la Polonia.

I signori prefetti delle Provincie marittime e di confine sono incaricati della esecuzione della presente ordinanza, che andrà in vigore da oggi.

Roma, 10 marzo 1921.

Per *il Ministro*
CORRADINI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 marzo 1921, n. 60.

Ordine di servizio N. 37.

Servizio di corrispondenza con la tramvia Bergamo-Trescore-Sarnico.

A datare dal giorno 14 marzo 1921 i raccordi « Francesco Parisi » e « Officine Sottocasa » della tramvia Bergamo-Trescore-Sarnico vengono ammessi al servizio di corrispondenza per i trasporti a piccola velocità ordinaria a carro completo.

In conseguenza di ciò, nel « Prontuario dei servizi cumulativi di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) dovranno apportarsi le seguenti aggiunte:

— nell'elenco alfabetico a pag. 15 inserire, nella sede opportuna, il nome dei raccordi « Francesco Parisi » e « Officine Sottocasa » con l'indicazione della pagina 10;

— nel prospetto a pag. 150 inserire:

Raccordo " Francesco Parisi "	Id.	2	—	—	P. (1)	—	—		F
Raccordo " Officine Sottocasa "	Id.	2	—	—	P. (1)	—	—	—	F

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pagina 21 inserire nella sede opportuna:

Raccordo " Francesco Parisi " . .	579
Id. " Officine Sottocasa " .	579

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 38.

Facoltà di servizio della stazione di Roma Termini.

(Vedi ordine di servizio n. 58-1919).

Dal 1° novembre 1920 la stazione di Roma Termini è stata esclusa dai trasporti a piccola velocità ordinaria da e per la linea Roma-Albano.

In conseguenza di ciò, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) la nota (11) a piè della pagina 50 deve essere modificata come appresso:

« Limitatamente ai trasporti di merci in genere vincolati a dogana; ai trasporti in servizio ecc. . . . . . ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 39.

Estensione di servizio nella stazione di Villa Cadè.

(Vedi ordine di servizio n. 297–1912).

Dal giorno 21 marzo 1921 la stazione di Villa Cadè, della linea Milano-Bologna, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e ai trasporti a piccola velocità accelerata e a piccola velocità ordinaria a carro completo, viene abilitata anche ai trasporti a grande velocità e a piccola velocità ordinaria delle merci in collettame, in servizio interno e cumulativo italiano.

In conseguenza di quanto sopra:

— nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918), a pagina 15 di contro al nome di Villa Cadè sidovrà sostituire l'indicazione L O-g con O;

— nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 64 di fronte al nome di Villa Cadè, nella colonna 8. dovrà essere aggiunta la lettera G e nella colonna 10 si dovrà concellare il richiamo (10);

— nell' « Elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 2 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-maritti-

mo » (edizione 1° maggio 1915), a pag. 42 fra i nomi delle stazioni di Villabartolomea e Villa del Conte si dovrà inserire:

/ VILLA CADÈ / 3 / 2 / 2 / 3 / 3 / 3 / 2 /

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 40.

Cambiamento di nome delle stazioni di Bivio Filaga e Bivio Greci.

A datare dal 1 aprile 1921, la stazione di Bivio Filaga, della linea a scartamento ridotto Lercara Bassa-Palazzo Adriano, assume la semplice denominazione di *Filaga*.

Dalla stessa data la stazione di Bivio Greci, della linea a scartamento ridotto P. Empedocle Ribera, assume la nuova denominazione di *Magazzolo*.

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione giugno 1914), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nella quali trovansi indicati i nomi delle stazioni suddette, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 41.

Abilitazione del raddoppio Pian di Casale al servizio viaggiatori, bagagli e cani.

(Vedi ordine di servizio n. 69-1919).

Il raddoppio Pian di Casale, sulla linea Bologna-Pistoia, fra le stazioni di Bagni della Porretta e Riola, attualmente aperto all'esercizio per uso esclusivo del movimento, col giorno 1° aprile 1921

viene ammesso al servizio viaggiatori, bagagli e cani, ed esercitato per mezzo di agente del Movimento in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafo », pubblicate con l'ordine di servizio numero 160-1909 e successive modificazioni.

Dal detto raddoppio saranno distribuiti biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato *A* » al presente Ordine di servizio. Il trasporto dei bagagli è ammesso limitatamente al peso non eccedente i Kg. 50 per spedizione.

La stazione di Bagni della Porretta resta incaricata della registrazione e contabilità dei biglietti, bagagli, ecc., nonchè del versamento dei relativi importi.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell' « Allegato B » al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. [illegible]1-1921.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per il raddoppio di Pian di Casale.

DA	A	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
e viceversa		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Raddoppio Pian di Casale	Riola	3.25	2.30	1.55	Bagni della Porretta
	Vergato	7.25	5.05	2.85	
	Pioppe di Salvaro	9.20	6 0	3.50	
	Marzabotto	11.90	8.20	5.05	
	Sasso	14.45	9.85	5.95	
	Pontecchio	16.05	10.90	6.60	
	Casalecchio di Reno	18.—	12.10	7.25	
	Borgo Panigale	19.90	13.45	7.90	
	Bologna Centrale	21.80	14.65	8.70	
	Bagni della Porretta	2.45	1.85	1.30	
	Ponte della Venturina	4.20	2.60	1.70	
	Molino del Pallone	6.15	4.30	2.45	
	Pracchia	8.70	6.10	3.40	
	Corbezzi	11.90	8.20	5.05	
	Piteccio	14.75	9.70	5.85	
	Vaioni	16.40	11.20	6.75	
	Pistoia	18.30	12.40	7.40	

N.B. — Ai prezzi suindicati deve essere aggiunta la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 41–1921.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (1° agosto 1918) a pagina 12 di contro al nome di Pian di Casale esporre l'indicazione L B.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

a pag. 44, fra i nomi di Piana e Pianfei, inserire:

Pian di Casale (raddoppio) /Bologna — Pistoia — Firenze/Bologna/77/V(6) 3° Pistoia

/B(3) (6)/—/—/—/—/—/S/—/—/—/—/—/—/

a pag. 86 nella tabella (77) Bologna-Pistoia-Livorno-Firenze, trascrivere, fra Riola e Bagni della Porretta, il nome di Pian di Casale con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Bologna Centr. e Smistam.to	km.	54
Borgo Panigale	»	49
Casalecchio di Reno	»	44
Pontecchio	»	39
Sasso	»	35
Marzabotto	»	28
Pioppe di Salvaro	»	21
Vergato	»	16
Riola	»	7
Bagni della Porretta	»	5
Ponte della Venturina	»	8
Molino del Pallone	»	13
Pracchia	»	20
Pistoia	»	45
Pontelungo	»	47
Serravalle Pistoiese	»	51
Pieve Monsummano	»	57
Bagni di Montecatini	»	59
Borgo a Buggiano	»	62
Pescia	»	66
Montecarlo S. Salvatore	»	70
Altopascio	»	75
Porcari	»	80
Tassignano	»	84
Lucca	»	89
Pisa Centrale e P. Nuova	»	112
Pisa Porta Fiorentina	»	114
Tombolo	»	122
Bivio Calambrone	»	128
Livorno S. Marco	»	131
Livorno Torretta	»	131
Livorno Marittima	»	133
Montale Agliana	»	53
Prato	»	61
Calenzano	»	66
Sesto Fiorentino	»	71
Castello	»	74
Rifredi e scalo Bestiame	»	76
Corbezzi	»	28
Piteccio	»	34
Vaioni	»	40
Montuolo	»	94
Ripafratta	»	97
Rigoli	»	101
Bagni di S. Giuliano	»	104
Firenze S. M. Novella	»	79
Firenze Porta al Prato	»	82

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo:

— a pag. 10 fra i nomi di Piana e Pianfei inserire:

/ Pian di Casale (raddoppio) / 49 / 20-*bis* /

— a pag. 49 fra Riola e Bagni della Porretta trascrivere:

/ 20-*bis* / Pian di Casale (raddoppio)

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 41-1921.*

nonchè la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Bologna-Pistoia-Livorno-Firenze la distanza deve essere rilevata dalla tabella 77 a pag. 86 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve essere formata aggiungendo km. 7 a quella indicata per Riola e km. 5 a quella indicata per Bagni della Porretta, e scegliendo poi la più breve.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Il Direttore generale
C. CROVA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione

Anno XIV - N. 12 24 Marzo 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(5999) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 3 *febbraio* 1921, *che sostituisce un membro per la rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale della ferrovia del Sempione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 1° dicembre 1904, n. 684, col quale venne costituita la rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale per gli affari relativi alla ferrovia del Sempione;

Visto il R. decreto 5 agosto 1920, col quale è stato chiamato a far parte della suddetta rappresentanza il comm. ing. Guido PEDRAZZI, quale capo compartimento delle ferrovie dello Stato in Milano;

Ritenuto che in tale carica al comm. PEDRAZZI è stato recentemente sostituito il comm. ing. Angelo VIGNA;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato per gli affari esteri e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo;

In sostituzione del comm. ing. Guido PEDRAZZI, è chiamato a far parte della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale per gli affari della ferrovia del Sempione il comm. ing. Angelo VIGNA, capo compartimento delle ferrovie dello Stato.

Il ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 3 febbraio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — FACTA — SFORZA.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 marzo 1921, n. 63.

REGIO DECRETO 24 *febbraio* 1921, *n.* 210, *relativo alla cessazione dello stato di guerra nei territori della Venezia Giulia e nelle isole che ne dipendono, dichiarati annessi all'Italia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il Codice penale per l'esercito, approvato con R. decreto 28 novembre 1869;

Visto il Codice penale marittimo, approvato con R. decreto 28 novembre 1869;

Visto il Nostro decreto n. 703, del 22 maggio 1915, con il quale alcuni territori di alcune Provincie del Regno sono considerati in stato di guerra;

Vista la legge 26 settembre 1920, n. 1322, che dà esecuzione al Trattato di pace di S. Germano;

Vista la Nostra legge n. 1778 del 19 dicembre 1920, che approva il Trattato concluso fra il Regno dItalia e il Regno dei Serbo-Croati-Sloveni.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per la guerra, di concerto con i ministri per la marina, per l'interno e per gli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A decorrere dal giorno della pubblicazione del presente decreto, cessano dall'essere considerati in stato di guerra i territori della Venezia Giulia e le isole che ne dipendono amministrativamente, dichiarati annessi al Regno d'Italia con legge 19 dicembre 1920, n. 1778.

---

(1) **Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 marzo 1921, n. 62.**

Art. 2.

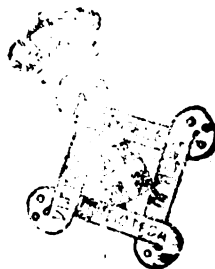
Nei territori predetti permane il divieto di trasporto delle salme.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 febbraio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — BONOMI — SECHI — SFORZA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

COMUNICATO

Esame di concorso per posti di Capo squadra cantonieri nel ruolo del personale di linea fra Guardiani e Cantonieri (art. 118 del Regolamento del personale).

E' indetto un esame di concorso per la promozione a Capo squadra cantonieri per:

n. 65 posti per il Ruolo dell'Italia Settentrionale;
n. 52 posti per il Ruolo dell'Italia Centrale;
n. 67 posti per il Ruolo dell'Italia Meridionale;

Il concorso avrà luogo in base all'art. 118 del Regolamento del personale, con le norme approvate dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920 e pubblicate sul Bollettino ufficiale n. 44 del 28 ottobre stesso anno.

Potranno presentare domanda di partecipazione al concorso i Guardiani e Cantonieri stabili (grado 16°) di età non inferiore ad anni 25 alla data di pubblicazione del presente avviso, inscritti rispettivamente nei Ruoli dell'Italia Settentrionale, Centrale e Meridionale.

Potranno essere ammessi anche gli agenti di detti Ruoli regionali rivestiti delle predette qualifiche, che, pur avendo titolo alla nomina a stabile con decorrenza non posteriore alla data di pubblicazione del presente avviso, non abbiano però ancora avuta comunicazione di detta nomina a stabile.

Ai termini dell'art. 129 del Regolamento del personale, i vincitori del concorso dovranno compiere prima della promozione, a misura che si rendano vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori e per coloro che si rifiutassero di raggiungere o non raggiungessero nel termine fissato la nuova destinazione sarà proceduto in base all'art. 85 del detto Regolamento.

I Guardiani e Cantonieri che si trovano nelle condizioni volute e che intendono partecipare al concorso dovranno presentare,

pel tramite gerarchico, apposita domanda non più tardi del 30 aprile 1921.

Agli agenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei capi immediati, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Ordine generale N. 1.

Delegazione di Cagliari.

La Delegazione per l'esercizio delle ferrovie della Sardegna, di cui agli Ordini Generali n. 9-1919 e n. 3-1920 cessa di essere denominata « Delegazione delle ferrovie Sarde dello Stato » ed assume il nome di « Delegazione delle ferrovie dello Stato » (Cagliari).

Appendice N. 1 all'ordine generale N. 16-1920.

Passaggio delle cause di Pretura dal Servizio Legale a quello del Movimento e Traffico e disposizioni concernenti talune funzioni amministrative degli Uffici Legali.

All'ultimo capoverso dell'art. 5 è sostituito il seguente:

« Le stazioni, dopo eseguito il pagamento, verseranno a Cassa
« l'intero mod. R. 99 e cioè, il tagliando *A* che comprende l'Ordine
« e la quitanza) ed il tagliando *B* (che rappresenta l'Avviso del-
« l'avvenuto pagamento) ».

Ordine di servizio N. 42.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo fra i ferrovieri dello Stato residenti in Cagliari e provincia » con sede in Cagliari,

la Società cooperativa di consumo « L'Emancipatrice » di Catanzaro Marina, la « Società cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Levanto » e la « Cooperativa di consumo tra i ferrovieri dello Stato in Messina », sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Non hanno, invece, più diritto alla detta riduzione, la « Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Cremona e provincia » con sede in Cremona e la « Società cooperativa di consumo fra il personale ferroviario » con sede in Frosinone.

Nell'allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918, devono, pertanto, essere aggiunti, alla sede opportuna, i nomi delle Società cooperative di Cagliari, Catanzaro Marina, Levanto e Messina e depennati quelli delle Società cooperative di Cremona e di Frosinone.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 43.

Attivazione nuovi segnali in stazione di Borgo S. Donnino.

(Vedi circolare Compartimento di Bologna n. 9 del 9-3-1919).

A datare dalle ore 12 del giorno 30 marzo 1921 in stazione di Borgo S. Donnino verranno sostituiti gli attuali semafori a due ordini di ali per la protezione della stazione, lati Bologna, Fornovo, Milano, Cremona, con semafori a candeliere, situati nella stessa posizione, dei quali l'ala sulla piantana più alta comanderà l'ingresso dei treni ai binari del F. V. e l'ala sulla piantana più bassa lingresso dei treni ai binari del fascio merci.

Il F. V. darà consenso elettrico impertivo con istrumento F. S. alla cabina A sui segnali di 1ª categoria lati Bologna e Fornovo ed al posto di manovra A sui segnali di 1ª categoria lati Milano e Cremona.

Alla stessa ora e data verrà pure attivato un semaforo tipo F. S. a piantana diritta per la partenza dei treni per Fornovo dal 1° binario situato a m. 117 dall'asse del F. V. ed a destra del binario stesso e verranno demoliti i consensi meccanici sui segnali di 1ª categoria attualmente in funzione.

Circolare N. 11.

Applicazione e conteggio delle tasse sui documenti di trasporto.

Si è rilevato che le stazioni, nella determinazione delle tasse di trasporto, incorrono in tali errori da far ritenere che non conoscano quale tariffa competa al trasporto e non si curino di esaminare i volumi delle tariffe per rilevare i prezzi stabiliti per le singole merci.

Ciò dà luogo a numerose rettificazioni e conseguentemente ad una rilevante quantità di rilievi a debito e di ordini di rimborso, provocando, oltre ai giustificati reclami del commercio, un lungo e faticoso lavoro da parte dei controlli.

Eppertanto si prescrive che all'atto della tassazione dei trasporti debba sempre essere indicata, sui relativi documenti, accanto alla via percorsa dalla merce, la distanza tassabile e, nello spazio in bianco riservato per le operazioni, la tariffa applicata ed il prezzo preso a base per la tassazione. Nello spazio stesso dovranno inoltre risultare i conteggi eseguiti per stabilire i prezzi da riscuotersi. Nell'apposita finca infine a tergo della lettera di porto, è pure necessario venga indicato, oltre al numero del vagone utilizzato, anche la sua portata, trattandosi di elemento indispensabile alla tassazione.

I controlli restano interessati di sollecitare l'intervento delle Divisioni Movimento e Traffico pei provvedimenti disciplinari a carico degli agenti che, dopo i primi richiami, non si attenessero alle suaccennate disposizioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 37 (BOLLETTINO UFFICIALE *n.* 11-1921):

— a pagina 115, 3ª riga del terzo capoverso, leggasi « pagina 150 » anzichè pagina 10.

Ordine di servizio n. 41:

— a pagina 119, allegato A, il prezzo del biglietto di 2ª classe per la corrispondenza di Pioppe di Salvaro deve essere di L. 6,40.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 13 31 MARZO 1921

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(6072) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto 30 *dicembre* 1920, *n.* 1965, *concernente la partecipazione del Governo italiano e dei Governi coloniali della Tripolitania, Cirenaica, Eritrea e Somalia all'Istituto internazionale del freddo a Parigi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Riconosciuta la opportunità che il Governo italiano e i Governi coloniali di Tripolitania, Cirenaica, Eritrea e Somalia aderiscono all'Istituto internazionale del freddo, istituitosi a Parigi con convenzione 21 giugno 1920.

Visto il decreto-legge 27 aprile 1919, n. 661, che attribuisce al Ministero per l'agricoltura le iniziative riguardanti le applicazioni pratiche del freddo;

Vista la convenzione 21 giugno 1920, che in ordine alla partecipazione dei vari paesi all'Istituto internazionale del freddo stabilisce per i Governi aderenti alla prima categoria una sovvenzione annua di franchi 12.000 con diritto a sei rappresentanti nella Conferenza generale e per quelli aderenti alla sesta categoria fr. 1.000 con un rappresentante;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'agricoltura, di concerto con i ministri segretari di Stato per l'interno, le colonie, i lavori pubblici, la marina;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Governo italiano aderisce all'Istituto internazionale del freddo iscrivendosi alla prima categoria.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 marzo 1921, n. 70.

Art. 2.

L'impegno di fr. 12.000 è ripartito fra i seguenti Ministeri, che ne assumono il relativo carico:

Ministero dell'interno, fr. 2000, a carico del capitolo 63 del proprio bilancio passivo, e capitoli corrispondenti nei venturi esercîzi;

Ministero dei lavori pubblici, Direzione generale delle ferrovie dello Stato, fr. 2000, a carico del capitolo 43 del proprio bilancio passivo, e capitoli corrispondenti nei venturi esercizi;

Ministero della marina, fr. 2000, a carico del capitolo 15 del proprio bilancio passivo, e capitoli corrispondenti nei venturi esercizi;

Ministero per l'agricoltura, fr. 6000, a carico del capitolo 60 del proprio bilancio passivo, e capitoli corrispondenti nei venturi esercizi.

Art. 3.

Il versamento del contributo sarà fatto direttamente dai singoli Ministeri all'Istituto internazionale del freddo, a Parigi, all'inizio di ciascun esercizio finanziario.

Art. 4.

I ministri proponenti, proporzionalmente alla quota da ciascuno impegnata, provvederanno alla nomina della delegazione, composta di sei membri, che deve rappresentare il Governo italiano nella Conferenza generale, designando tra essi il delegato presso il Comitato esecutivo.

Art. 5.

Ciascuno dei Governi coloniali di Tripolitania, Cirenaica, Eritrea e Somalia aderisce all'Istituto internazionale del freddo, inscrivendosi alla sesta categoria.

Il contributo di fr. 1000, da ciascuno di essi dovuto, andrà a carico del corrispondente bilancio passivo, e sarà versato direttamente all'Istituto internazionele del freddo a Parigi, all'inizio di ogni esercizio finanziario.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 dicembre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — MICHELI — PEANO — ROSSI — SECHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 10 *marzo* 1921, *n.* 289, *che modifica l'articolo* 63 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429, *circa la costituzione del Consiglio generale del traffico* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 63 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private, modificato dal Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 marzo 1921, n. 73.

Visto il Regio decreto 22 giugno 1916, n. 755, con il quale il Ministero dell'agricoltura, industria e commercio è stato diviso in due parti l'una relativa all'agricoltura, e l'altra concernente l'industria, il commercio e il lavoro;

Visto il Regio decreto-legge, n. 700 del 3 giugno 1920, che istituisce il Ministero per il lavoro e la previdenza sociale;

Visto il Regio decreto 28 gennaio 1913, n. 81, che istituisce il Consiglio superiore del commercio;

Visto il decreto Luogotenenziale n. 1113 del 15 giugno 1919 che istituisce il Consiglio superiore dell'industria;

Ritenuta la necessità che anche il Ministero dell'interno, quello del lavoro e della previdenza sociale, le ferrovie complementari sarde e il Consiglio superiore del lavoro abbiano un proprio rappresentante nel Consiglio generale del traffico;

Considerato che la rappresentanza del Consiglio superiore di agricoltura possa, senza pregiudizio degli interessi ad esso affidati, ridursi da due membri a uno;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli dell'interno, della industria e commercio, del lavoro e della previdenza sociale, dell'agricoltura e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

1° comma *b*), *d*) ed *f*) dell'art. 63 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sono sostituiti dai seguenti:

b) di tre funzionari superiori del Ministero dei lavori pubblici, di due del Ministero per l'industria e commercio, di due del Ministero del tesoro e di uno per ciascuno dei Ministeri dell'interno, dell'agricoltura, del lavoro e della previdenza sociale, delle finanze, delle poste e telegrafi, della guerra e della marina, che siano addetti a servizi collegati con quelli dei trasporti sulle ferrovie;

d) di un membro da designarsi dall'Associazione delle ferrovie d'interesse locale; di un membro da designarsi dal Con-

siglio di amministrazione delle ferrovie complementari sarde e di un altro dall'Associazione italiana delle tramvie;

f) di un rappresentante designato da ciascuno dei Consigli superiori d'agricoltura, del commercio, della industria, del lavoro, fra i propri membri.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 marzo 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — ALESSIO — MICHELI — LABRIOLA — FACTA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 13 *marzo* 1921, *n.* 286, *relativo alle indennità da corrispondersi al personale delle ferrovie dello Stato, in missione all'estero* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, che approva i regolamenti per i vari personali delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 marzo 1921, n. 73.

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello interim del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'art. 39 delle disposizioni sulle competenze accessorie annesse al regolamento del presonale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, è modificato come appresso:

Le indennità per le missioni all'estero e le relative modalità di pagamento sono stabilite dal Consiglio di amministrazione.

Per le missioni nel continente europeo tali indennità sono computabili di 24 ore in 24 ore a decorrere dall'ora di partenza da una stazione internazionale in confine fino al ritorno ad una di esse; l'eventuale aumento dell'indennità stabilito per le missioni in Inghilterra è corrisposto per il tempo in cui l'agente vi soggiorna, trascurando i periodi di quattro ore od inferiori.

Per i residui di tempo inferiori a 24 ore si corrisponde l'indennità intera quando essi superano 7 ore, e la metà quando superano le 3 ma non le 7 ore.

Gli eventuali residui uguali od inferiori a tre ore si aggiungono al tempo impiegato per raggiungere dal confine la residenza e per il quale si applica la trasferta ordinaria.

Per le missioni in Libia si applicano le speciali disposizioni in vigore.

Le missioni in località nelle quali si trovano le stazioni internazionali di confine, e le missioni all'estero la cui durata, dall'ora di partenza dalla stazione di confine all'ora di arrivo nel ritorno, non supera le 24 ore, sono compensate con le indennità di cui all'articolo 24.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 marzo 1921.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — FACTA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

Regio decreto-legge 13 *marzo* 1921, *n.* 288, *contenente provvedimenti a favore delle imprese produttrici di energia elettrica* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 31 ottobre 1919, n. 2264;

Visti i Regi decreti 8 ottobre 1920, n. 1065, e 9 dicembre 1920, n. 1847, che apportano modificazioni al R. decreto, n. 2264, anzidetto;

Ritenuta la opportunità di modificare talune disposizioni del decreto stesso in relazione alle mutate condizioni del mercato dell'energia elettrica;

Su proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri dell'interno, della giustizia e affari di culto, dell'industria e commercio e del tesoro;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per le forniture successive all'entrata in vigore del presente decreto, i venditori di energia elettrica sono autorizzati a praticare un ulteriore aumento del 50 % (cinquanta per cento) sull'importo globale delle bollette e fatture (tasse escluse) risultante dall'applicazione dell'aumento concesso dall'art. 1 del R. decreto 31 ottobre 1919, n. 2264.

Se i prezzi praticati dal venditore al 31 ottobre 1919 erano inferiori a quelli in vigore nel 24 maggio 1915, gli aumenti previsti dall'art. 1 del R. decreto n. 2264 e dal comma precedente di que-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 marzo 1921, n. 72.

sto articolo, verranno commisurati sui prezzi al 24 maggio 1915 e saranno aggiunti al prezzo inferiore successivamente adottato.

Nel caso di constatata insufficienza degli aumenti di cui sopra a fronteggiare i maggiori oneri per personale e materiali, la Commissione arbitrale provinciale di cui all'art. 2 del citato decreto n. 2264 potrà determinare in base a domanda documentata del venditore una maggiore percentuale di aumento, non superante però il 70 % (settanta per cento) delle tariffe o prezzi attuali risultanti dall'applicazione dell'art. 1 del R. decreto n. 2264 del 31 ottobre 1919.

Art. 2.

Salvo quanto è disposto nell'art. 4 del presente decreto, qualora la potenza fornita superi i 100 Kw è ammesso, su richiesta del venditore, per le forniture effettuate dopo l'andata in vigore del presente decreto, una ulteriore revisione dei prezzi contrattuali, anche se una prima revisione sia già avvenuta in base all'art. 2 del citato R. decreto 31 ottobre 1919, n. 2264.

Nella determinazione dei nuovi prezzi si avrà riguardo ai maggiori oneri del venditore alla data suddetta.

Art. 3.

Il primo comma dell'art. 3 del R. decreto 31 ottobre 1919, n. 2264, è applicabile alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

L'ultimo comma del citato articolo 3 è abrogato.

Art. 4.

Per tutte le forniture di energia, e per qualsiasi potenza, effettuate dopo l'entrata in vigore del presente decreto, alle Amministrazioni dello Stato, compresa quella delle ferrovie di Stato, ai Comuni, agli Enti pubblici in genere, e per le forniture di energia per forza motrice a scopo di trazione elettrica su tutte le ferrovie e tramvie, sarà applicato un aumento percentuale fisso, ri-

spetto ai prezzi praticati al 24 maggio 1915, pari al sessanta per cento (60 %) del prezzo fatturato per l'energia, sino alla potenza di 1000 chilowatt e del quaranta per cento (40 %) dello stesso prezzo per la parte di potenza superiore a mille chilowatt.

Nel caso di fornitura a consumo, questi aumenti percentuali saranno applicati rispettivamente ai chilowattore forniti, nello stesso rapporto con cui stanno fra loro i primi mille chilowatt, e la residua parte di potenza oltre i 1000 chilowatt.

Il disposto del presente articolo è anche applicabile alle forniture di energia per usi elettrochimici ed elettrometallurgici qualora si tratti di energia idroelettrica stagionale e ricavabile con portate non immagazzinabili in serbatoi. Il riconoscimento di queste condizioni è deferito alla seconda sezione del Consiglio superiore delle acque.

Oltre agli aumenti dei prezzi di fornitura, determinati come sopra, sarà a carico del compratore la maggiore spesa per acquisto delle lampade di ricambio, qualora tale ricambio debba essere fatto a carico del venditore.

Se le parti non sono d'accordo circa la percentuale di aumento e la maggiore spesa delle lampade, la determinazione di tali elementi sarà fatta ad istanza del venditore, dalla Commissione arbitrale centrale o provinciale a seconda della rispettiva competenza, a norma degli articoli 2 e 3 del R. decreto 31 ottobre 1919, n. 2264.

L'art. 4 dell'anzidetto R. decreto n. 2264, è abrogato.

Art. 5.

I contratti di fornitura di energia da aziende produttrici ad aziende pubbliche municipalizzate che siano per scadere prima del 31 dicembre 1926, sono, nell'interesse di queste ultime, prorogati di diritto fino alla detta data, nei limiti delle potenze generate dalle aziende produttrici medesime, o che siano loro assicurati da contratti in vigore con altre aziende produttrici. La determinazione dei prezzi nel periodo di proroga sarà deferita, in mancanza di accordo fra le parti, alla Commissione di cui all'articolo 3 del citato R. decreto 31 ottobre 1919, n. 2264, la quale do-

vrà tener conto di tutti i maggiori oneri, così da dedurre il giusto prezzo dell'energia fornita.

L'azienda municipalizzata che non intenda avvalersi della proroga deve darne analoga notificazione all'altro contraente almeno un anno prima della scadenza del contratto e almeno entro tre mesi dalla data della pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, per quei contratti che scadessero entro un anno dalla stessa data.

Art. 6.

Entro trenta giorni dalla data della pubblicazione del presente decreto deve, in ogni Provincia, essere costituita la Commissione arbitrale provinciale di cui all'art. 2 del R. decreto 31 ottobre 1919, n. 2264.

La Commissione provinciale deve di regola pronunciare la sua decisione entro trenta giorni dal ricevimento del ricorso o della istanza. Tale termine è di 60 giorni ove ricorrano speciali motivi; ma in tal caso la Commissione deve, entro i primi trenta giorni, stabilire se, in pendenza della decisione, debba, ed in qual misura, essere applicato un aumento provvisorio di prezzo.

Art. 7.

Tranne il caso di ricorsi di cui all'art. 5 del R. decreto 31 ottobre 1919, n. 2264, la Commissione arbitrale, sia centrale che provinciale, può disporre che la parte istante depositi, nell'ufficio di segreteria, una congrua somma, come anticipo per le occorrenti spese. In tale caso il termine per la decisione della Commissione provinciale stabilito nell'art. 6 decorre dalla data dell'eseguito deposito.

Gli onorari spettanti ai componenti delle Commissioni arbitrali ed ai funzionari ad esse addetti come segretari, nonchè il rimborso delle spese dai medesimi sostenute nel disimpegno delle loro funzioni sono a carico delle parti nella proporzione stabilita dalle Commissioni stesse nelle loro decisioni.

La liquidazione degli onorari e delle spese suddette è fatta dalla stessa Commissione decidente, ma deve essere approvata dal prefetto della Provincia per le Commissioni provinciali e dal ministro dei lavori pubblici per la Commissione centrale.

Art. 8.

Restano ferme tutte le disposizioni del R. decreto 31 ottobre 1919, n. 2264, in quanto non siano abrogate dal presente decreto, o non siano in contrasto con le norme in questo contenute.

Art. 9.

Il presente decreto avrà vigore dal primo giorno del mese successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 marzo 1921.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — FERA — ALESSIO — FACTA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

DECRETO MINISTERIALE 16 *marzo* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63 e 64 della legge n. 429, del 7 luglio 1907 e l'articolo 1 del R. decreto n. 728, del 28 giugno 1912;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Cagliari, nella sua seduta del 28 febbraio 1921;

DECRETA:

Il gr. uff. Benvenuto PERNIS è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico come delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 16 marzo 1921.

Il Ministro: PEANO.

COMUNICATO

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Consiglio d'amministrazione, nell'adunanza del 21 gennaio 1921, ha dichiarato d'ufficio dimissionario, dalla data stessa, in applicazione del punto 3° dell'art. 165 del predetto Regolamento l'assistente di stazione di 2ª classe *Bordoni Cesare* - 160123 - per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre dieci giorni a decorrere dal 3 settembre 1920.

Ordine di servizio N. 44.

Apertura all'esercizio della fermata di Pratola Peligna Superiore.

Dal giorno 1° aprile 1921, sulla linea Sulmona-Terni, sarà aperta all'esercizio al km. 71-901 ed a sinistra della linea stessa la fermata Pratola-Peligna Superiore, situata fra le stazioni di Sulmona e Raiano dalle quali dista rispettivamente m. 4240 e m. 6351.

La detta fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata a mezzo di un guardiano, in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Le fermata suddetta distribuirà biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nell'allegato *A* al presente Ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, ecc., nonchè del versamento degli importi relativi rimane incaricata la stazione di Raiano.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni viene provveduto a cura del personale di scorta dei treni stessi.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 44-1921.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Pratola Peligna Superiore

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
Pratola Peligna	Sulmona	2.45	1.85	1.30	Raiano
	Raiano	3.25	2.30	1.55	
	Molina	6.80	4.90	2.75	
	Acciano	8.70	6.10	3.40	
	Beffi	10.60	7.30	4.55	
	Fontecchio	12.55	8.65	5.30	
	Fagnano Campana	14.45	9.85	5.95	
	Villa S. Angelo	16.05	10.90	6.60	
	S. Demetrio de' Vestini	16.85	11.35	6.85	
	Fossa	18.—	12.10	7.25	
	Paganica	19.90	13.45	7.90	
	Aquila degli Abruzzi	22.95	15.40	9.10	
	Sassa Tornimparte	25.65	17.20	10.10	
	Vigliano	28.40	19.—	11.05	
	Sella di Corno	30.30	20.20	11.80	
	Rocca di Corno	32.20	21.55	12.45	
	Rocca di Fondi	34.45	23.05	13.25	
	Antrodoco B. V.	38.—	25.30	14.55	
	Castel S. Angelo	39.90	26.50	15.30	
	Cittaducale	43.25	28.75	16.50	
	Rieti	46.80	31.—	17.80	
	Contigliano	49.80	33.10	18.95	
	Greccio	52.20	34.60	19.75	
	Piediluco	55.60	36.85	21.05	
	Marmore	56.70	37.60	21.45	
	Stroncone	59.10	39.10	22.35	
	Terni	62.45	41.35	23.50	

N. B. — Nei prezzi suindicati non è compresa la tassa addizionale fissa di cent. 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 44-1921.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pagina 12 fra i nomi di Pratola Peligna e Prato Sesia devesi inserire:

/Pratola Peligna Superiore ★ LB/A/107/

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » edizione giugno 1914):

— a pagina 47 fra i nomi di Pratola Peligna e Prato Sesia devesi inserire:

/Pratola Peligna Superiore/Castellamare Adriatico - Rieti - Terni/
(casa cantoniera)

/Ancona 6° Aquila/Aquila/98/V (6)/B (6)/

— a pagina 93 nella tabella (98) *Castellamare Adriatico-Rieti-Terni,* fra Sulmona e Raiano trascrivere, in carattere corsivo, il nome di Pratola Peligna Superiore con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Stazione		km	Stazione		km
Castellamare A.	km.	72	Villa S. Angelo	Km.	39
Pescara	»	71	S. Demetrio de' V.	»	41
Chieti	»	58	Fossa	»	44
Manoppello	»	49	Paganica	»	49
Rosciano	»	47	Aquila degli Abruzzi	»	57
Alanno	»	44	Sassa Tornimparte	»	64
S. Valentino C.	»	41	Vigliano	»	71
Torre dei Passeri	»	34	Sella di Corno	»	76
Tocco Castiglione	»	30	Rocca di Corno	»	81
Bussi	»	23	Rocca di Fondi	»	87
Popoli	»	20	Antrodoco B. V.	»	96
Pentima	»	15	Castel S. Angelo	»	101
Pratola Peligna	»	10	Cittaducale	»	110
Sulmona	»	5	Rieti	»	119
Raiano	»	7	Contigliano	»	127
Molina	»	15	Greccio	»	133
Acciano	»	20	Piediluco	»	142
Beffi	»	25	Marmore	»	145
Fontecchio	»	30	Stroncone	»	151
Fagnano Campana	»	35	Terni	»	160

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— a pagina 10 fra i nomi di Pratola Peligna e Prato Sesia inserire:

/Pratola Peligna Superiore 59/26 bis/
(casa cantoniera)

— a pagina 59 fra Sulmona e Raiano trascrivere:

/26 bis/Pratola Peligna Superiore/
(casa cantoniera)

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 44-1921.*

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Castellamare A.-Rieti-Terni la distanza deve essere rilevata dalla tabella (98) a pagina 93 del prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece formarsi aggiungendo km. 5 a quella indicata per Sulmona, km. 14 a quella indicata per Pentima e km. 7 a quella indicata per Raiano, scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 45.

Cambiamento di nome delle stazioni di Cesio Busche e S. Giustina.

A datare dal 1° aprile 1921, le stazioni di *Cesio Busche* e *S. Giustina*, della linea Treviso-Belluno, assumeranno rispettivamente la nuova denominazione di « *Busche-Lentiai-Mel* » e « *S. Giustina-Cesio* ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 15, inserire fra i nomi delle stazioni di Busca e di Busseto quello di « *Busche-Lentiai-Mel* ». riportando di fronte le indicazioni ora esistenti a pag. 22 per la stazione di Cesio Busche;

— a pagina 22, cancellare il nome della stazione di Cesio Busche con tutte le relative indicazioni;

— a pagina 52, aggiungere al nome della stazione di S. Giustina quello di Cesio, con che la stazione stessa assume la denominazione di « S. Giustina-Cesio »;

— a pagina 81 (tabella 58), modificare i nomi delle stazioni di Cesio Busche e di S. Giustina rispettivamente in quelli di Busche-Lentiai-Mel e di S. Giustina-Cesio.

Inoltre dovranno apportarsi modificazioni nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio » 1° agosto 1918, nel fascicolo « Distanze chilometriche delle stazioni Continentali, ecc., da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916), nel fascicolo « Elenco delle stazioni, ecc., che partecipano alle tariffe speciali, n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915), nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovansi indicati i nomi delle stazioni suddette.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 12.

Fondo di riserva assegnato alle stazioni.

In conseguenza degli aumenti apportati alle tariffe postali, si autorizza l'elevamento del fondo di riserva di alcune stazioni, onde siano in grado di far fronte all'affrancatura delle lettere d'avviso alle parti dell'arrivo dei trasporti.

Eppertanto il fondo di L. 20, assegnato alle stazioni ammesse a tutte le gestioni, dovrà essere elevato a L. 30, portando da L. 5 a L. 10 l'attuale somma assegnata a ciascuna delle gestioni *viaggiatori* e *grande velocità*.

Saranno inoltre da elevarsi a L. 20 ed a L. 10, rispettivamente, i fondi di L. 10 e di L. 5 delle stazioni ammesse alle gestioni *viaggiatori* e *grande velocità* e di quelle ammesse alla sola gestione *viaggiatori*, di cui l'allegato A) delle « Norme per il servizio contabile del Capo stazione, 1° luglio 1909 ».

La misura dei fondi di riserva assegnati alle altre stazioni più sopra non nominate resterà invariata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 6, 7, *e* 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

ANNO XIV - N. 14 — 7 APRILE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

(6242) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

Legge 20 *marzo* 1921, *n.* 296, *che apporta modificazioni a quella* 31 *gennaio* 1904, *n.* 51, *per gli infortuni degli operai sul lavoro* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Al n. 2 dell'art. 2 della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, è sostituita la seguente disposizione:

« 2°) chiunque, nelle stesse condizioni, anche senza partecipare materialmente al lavoro, sopraintende al lavoro di altri, purchè la sua mercede fissa non superi 20 lire al giorno, e la riscuota a periodi non maggiori di un mese ».

Art. 2.

All'art. 9 della legge sono sostituiti i tre articoli seguenti:

Art. 9. — « La misura delle indennità assicurate agli operai nei casi di infortunio aventi per conseguenza inabilità permanente al lavoro o la morte, è la seguente:

1° Nel caso di inabilità permanente assoluta, l'indennità è uguale a sei salari annui e non mai minore di L. 6000;

2° Nel caso di inabilità permanente parziale, è uguale a sei volte la parte di cui è stato e può essere ridotto il salario annuo, che agli effetti del presente capoverso non potrà mai essere considerato inferiore alle L. 1000;

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 1° aprile 1921, n. 77.

3° Nel caso di morte, l'indennità è uguale a cinque salari annui e non mai minore di L. 5000.

« Le indennità dovute agli apprendisti sono calcolate in base al salario più basso percepito dagli operai occupati nella medesima industria e categoria cui gli apprendisti stessi sono addetti ».

Art. 9-bis. — Nel caso di inabilità temporanea assoluta che impedisca all'operaio di attendere al lavoro, la indennità sarà giornaliera, ed uguale alla metà del salario che aveva l'operaio nel momento dell'infortunio, e dovrà pagarsi per tutta la durata della inabilità ».

« Ove sia richiesto da particolari condizioni della impresa o della lavorazione, o di categorie di imprese o di lavorazioni, come per le industrie non continuative, saltuarie, stagionali, o nelle quali il lavoro sia dato a cottimo, potranno essere stabilite, con le norme che saranno fissate dal regolamento, tabelle di salari medi o convenzionali da assumere a base della liquidazione delle indennità ».

Art. 9-ter. « In ogni infortunio il capo o esercente della impresa, industria o costruzione, è obbligato a sostenere la spesa per le prime immediate cure di assistenza medica e farmaceutica, e per il certificato medico ».

Art. 3.

Al secondo ed al terzo comma dell'art. 12 della legge sono sostituiti i seguenti:

« Per salario annuo di cui ai nn. 1, 2 e 3 dell'art. 9 si intende, per gli operai occupati nelle imprese o negli stabilimenti durante i dodici mesi trascorsi prima dell'infortunio, la rimunerazione effettiva che è stata ad essi corrisposta durante questo tempo, sia in danaro, sia in natura, e purchè non risulti mai inferiore a trecento volte il salario o mercede giornaliera, fino al limite di L. 6000.

« Per gli operai occupati nelle imprese o negli stabilimenti per meno di dodici mesi prima dell'infortunio, il salario annuo si valuta uguale a trecento volte il salario o mercede giornaliera, sino al limite massimo di L. 6000; a meno che il salario sia fissato in ragione d'anno, nel qual caso si prenderà senz'altro per base il salario così fissato fino al detto limite massimo ».

« Nei casi previsti dal capoverso dell'art. 9-*bis* dall'art. 2 per il calcolo del salario annuo si prenderanno per base i salari medi o convenzionali in detto articolo indicati ».

Art. 4.

Al secondo alinea del n. 3 dell'art. 19 della legge è sostituita la seguente disposizione:

« I sindacati per costituirsi devono comprendere almeno quattromila operai e avere versati in titoli emessi o garantiti dallo Stato nella Cassa dei depositi e prestiti una cauzione ragguagliata alla somma di L. 25 per ogni operaio assicurato, fino ad un massimo di L. 1.000.000 ».

Art. 5.

Al secondo comma dell'art. 21 della legge, modificato con l'articolo 1 del decreto-legge Luogotenenziale 17 novembre 1918, numero 1825, è sostituito il seguente:

« Coloro però che appartengono allo stato maggiore della nave e percepiscono una retribuzione annua superiore alle L. 6000, non fruiscono delle disposizioni della presente legge ».

Disposizioni transitorie.

Art. 6.

Entro sessanta giorni dalla pubblicazione della presente legge la Cassa nazionale di assicurazione per gli infortuni su lavoro dovrà presentare per l'approvazione al Ministero per il lavoro e la previdenza sociale le nuove tariffe rese necessarie dall'applicazione delle precedenti disposizioni.

Nello stesso termine la Cassa nazionale e la Società o Compagnie private autorizzate ad esercitare l'assicurazione contro gli infortuni dovranno presentare per l'approvazione al Ministero predetto le modificazioni alle condizioni generali di polizza, ed i Sindacati e le Casse private le modificazioni ai loro statuti, rese

eventualmente necessarie dall'applicazione delle precedenti disposizioni.

Entro centocinquanta giorni dalla pubblicazione della presente legge la Cassa nazionale e le Società o Compagnie private, qualora modifichino le condizioni di contratto ed i premi di assicurazione, devono notificare ai loro contraenti le nuove condizioni di contratto o il nuovo premio mediante lettera raccomandata e della quale abbiano ritirata ricevuta, e nei trenta giorni successivi a quello della notificazione predetta i contraenti hanno facoltà di chiedere nonostante qualunque patto in contrario, la risoluzione dei contratti in corso, con effetto dal trentesimo giorno dalla data della richiesta.

Similmente entro i termini e nei modi previsti dal precedente comma i soci dei Sindacati di assicurazione mutua, nonostante ogni contraria disposizione degli statuti, hanno facoltà di chiedere il recesso da socio.

Tuttavia per gli infortuni che si verificheranno a decorrere dal trentesimo giorno dalla pubblicazione della presente legge, le indennità saranno liquidate nella misura prevista dalla presente legge, salvo il diritto all'Istituto assicuratore di richiedere un aumento provvisorio del premio o contributo di assicurazione. In caso di contestazione sulla misura di questo aumento, deciderà il Ministero per il lavoro e la previdenza sociale, senza peraltro che il ricorso prodotto a tale fine abbia effetto sospensivo nei riguardi del pagamento della somma in contestazione.

Art. 7.

Entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge i Sindacati di assicurazione mutua dovranno provvedere alla reintegrazione della cauzione in conformità del precedente art. 4, e in caso d'inosservanza saranno dichiarati sciolti con decreto del ministro per il lavoro e la previdenza sociale.

Le Casse private entro tre mesi dall'approvazione delle nuove tariffe della Cassa nazionale di assicurazione per gli infortuni sul lavoro dovranno provvedere alla reintegrazione della cauzione in base a dette tariffe, in conformità del disposto dell'art. 19,

n. 2, della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51; in caso d'inosservanza sarà provveduto alla revoca del decreto di riconoscimento.

Così pure sarà revocata l'autorizzazione alle Società o Compagnie private di assicurazione, le quali non provvedano a reintegrare la cauzione in dipendenza degli eventuali aumenti di premio, entro tre mesi dalla chiusura dell'esercizio annuale.

Art. 8.

E' data facoltà al Governo del Re di coordinare in testo unico le disposizioni della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, del decreto-legge Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1825, e della presente legge e di emanare le norme regolamentari per l'esecuzione delle disposizioni precedenti ed eventualmente quelle altre di carattere transitorio che si reputassero necessarie.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 20 marzo 1921.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — LABRIOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 20 *febbraio* 1921, *n.* 275, *che abroga il decreto Luogotenenziale* 23 *dicembre* 1915, *n.* 1875, *recante provvedimenti per accosti e scarichi privilegiati di piroscafi e assegni speciali di carri ferroviari nel porto di Savona* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1875, che porta provvedimenti per accosti e scarichi privilegiati di piroscafi e per assegni speciali di carri ferroviari nel porto di Savona;

Visto il Nostro decreto 30 settembre 1920, n. 1389, contenente norme per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i ministri dell'interno, della guerra, della marina e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' abrogato il decreto Luogotenenziale 23 dicembre 1915, numero 1875.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la ratifica.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 marzo 1921, n. 74.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 febbraio 1921.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — BONOMI — SECHI
ALESSIO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 20 *febbraio* 1921, *n.* 276, *che abroga il decreto Luogotenenziale* 23 *novembre* 1916, *n.* 1696, *relativo alla franchigia sulle ferrovie dello Stato, ed alla esenzione dai dazi interni di consumo, per i doni e soccorsi in natura destinati ai prigionieri di guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 23 novembre 1916, n. 1696, relativo alla franchigia sulle ferrovie dello Stato ed all'esenzione dai dazi interni di consumo per i doni e soccorsi in natura destinati ai prigionieri di guerra;

Visto il Nostro decreto 30 settembre 1920, n. 1589 concernente norme per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 marzo 1921, n. 74.

Art. 1.

E' abrogato il decreto Luogotenenziale 23 novembre 1916, numero 1696.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la ratifica.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 febbraio 1921.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — SFORZA — BONOMI — SECHI — FACTA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 20 *febbraio* 1921, *n.* 277, *che abroga il decreto Luogotenenziale* 4 *ottobre* 1917, *n.* 1578, *circa la facoltà concessa all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di impiegare anche carri di proprietà privata trovantisi sulle linee ferroviarie del Regno* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 15 aprile 1915, n. 672, col quale il Comando Supremo del R. esercito veniva investito della facoltà di

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 marzo 1921, n. 74.

impiegare come se fossero stati di pertinenza delle ferrovie dello Stato tutti i veicoli trovantisi sulle linee del Regno;

Visto il decreto Luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1578, col quale tale facoltà veniva estesa alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato per tutti i carri di proprietà privata inscritti nel proprio parco veicoli;

Visto il Nostro decreto 30 settembre 1920, n. 1389, contenente norme per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli della industria e commercio e dell'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' abrogato il decreto Luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1578.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la ratifica.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 febbraio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — ALESSIO — MICHELI.

Visto. *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 20 *febbraio* 1921, *n.* 278, *che abroga il decreto Luogotenenziale* 10 *gennaio* 1918, *n.* 93, *relativo all'esonero da ogni tassa spettante alle ferrovie dello Stato, dai dazi doganali e interni di consumo, nonchè dalla tassa di concessione governativa sui doni e soccorsi in natura destinati ad internati civili* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 10 gennaio 1918, n. 93, relativo all'esonero da ogni tassa spettante alle ferrovie dello Stato, dai dazi doganali e interni di consumo, nonchè dalla tassa di concessione governativa sui doni o soccorsi in natura destinati ad internati civili;

Visto il Nostro decreto 30 settembre 1920, n. 1389, concernente norme per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli dell'interno, degli affari esteri, della guerra, della marina, delle finanze e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il decreto Luogotenenziale 10 gennaio 1918, n. 93, è abrogato.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la ratifica.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 marzo 1921, n. 75.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 febbraio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — SFORZA — BONOMI — SECHI — FACTA.

Visto. *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 20 *febbraio* 1921, *n.* 279, *che abroga il decreto Luogotenenziale* 7 *marzo* 1918, *n.* 441, *circa l'autorizzazione all'amministrazione delle ferrovie dello Stato di emettere biglietti di abbonamento a prezzi ridotti a favore dei profughi di guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 7 marzo 1918, n. 441, che autorizza l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ad emettere biglietti di abbonamento a prezzi ridotti a favore dei profughi di guerra:

Visto il Nostro decreto 30 settembre 1920, n. 1389, concernente norme per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace;

Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 marzo 1921, n. 76.

Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli dell'interno, del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il decreto Luogotenenziale 7 marzo 1918, n. 441, è abrogato.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la ratifica.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 febbraio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — FACTA — MICHELI. — ALESSIO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 10 *marzo* 1921, *n.* 280, *che modifica la costituzione del Consiglio di disciplina delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale n. 1393 del 13 agosto 1917 che approva i regolamenti per i vari personali delle ferrovie dello Stato;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 marzo 1921, n. 76.

Visto il decreto Luogotenenziale del 14 febbraio 1918, n. 366, che stabilisce la costituzione del Consiglio di disciplina delle ferrovie dello Stato, e l'art. 50 del regolamento del personale ferroviario approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417;

Visto il R. decreto 29 ottobre 1920, n. 1583, che reca semplificazioni nell'ordinamento della Direzione generale delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il Consiglio di disciplina, di cui all'art. 50 del regolamento del personale approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, tuttora in funzione a norma dell'art. 2 del decreto Luogotenenziale 14 febbraio 1918, n. 366, è costitutito come segue:

da un membro del Consiglio di amministrazione con le funzioni di presidente;

dal capo del Servizio personale e affari generali o da un suo delegato;

dal capo dell'Avvocatura o da un suo delegato;

da quattro funzionari da scegliersi nei tre primi gradi della tabella graduatoria.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 marzo 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO.

Visto *Il guardasigilli*: FERA.

COMUNICATO

Esame di concorso per posti di Capo personale viaggiante di 3ª classe e Controllore viaggiante di 3ª classe.

(*Art. 103 Regolamento del personale approvato col Decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393*).

GRADUATORIA DEGLI IDONEI.

1. De Angelis Piero (112024)
2. Balbiani Franco (113692)
3. Turchet Raffaele (110913)
4. Pavesio Emilio (40578)
5. Antonaroli Raniero (110514)
6. Brayda Michele (80359)
7. Sinesio Giuseppe (86830)
8. Bonnin Giustino (120951)
9. Moriconi Umberto (34799)
10. Ratto Vittorio (116500)
11. Marchesi Pietro (104811)
12. Mola Ernesto (108086)
13. Cantarelli Ernesto (113812)
14. Gatto Davide (86012)
15. Gnecchi Edmondo (101261)
16. Angelotti Dante (103875)
17. Panzia Oglietti Lorenzo (110516)
18. Musolino Luigi (120911)
19. Brusa Emilio (81467)
20. Grillotti Umberto (107780)
21. Lanzavecchia Alessandro (85639)
22. Folegotto Fiorentino (34643)
23. Casanova Amleto (112972)
24. Macciò Pasquale (103957)
25. Raviola Luigi (117078)
26. Gandolfo Ernani (106502)
27. Fiorillo Amedeo (113933)
28. Gimigliano Salvatore (120909)
29. Pedretti Angelo (140403)
30. Mileto Silvio (86017)
31. Cittadini Odoardo (85640)
32. Zappia Demetrio (77379)
33. Pieri Oreste (36891)
34. Cellai Ciro (42314)
35. Marazzo Giuseppe (106506)
36. Formis Pericle (108290)
37. Cellerino Bruno (105095)
38. Longo Filippo (112613)
39. Baccheschi Lepanto (104663)

40. Di Bitonto Giov. Battista (32099)
41. Fantuzi Cinto (85368)
42. Carmignani Valentino (36431)
43. Capozza Enrico (34455)
44. Gasparin Giuseppe (86011)
46. Carmosino Camillo (113064)
46. Visani Achille (42216)
47. Gherardi Arnaldo (43107)
48. Gallini Nino (102985)
49. Fornaroli Giuseppe (112019)
50. Marenco Mario (105925)
51. Summese Salvatore (104019)
52. Troncone Francesco (117241)
53. Attardo Giuseppe (109809)
54. Scura Ettore (110510)
55. Francini Gino (105128)
56. Orlandi Dante (118166)
57. Fittoni Emilio (134052)
58. Mariscalchi Celso (34335)
59. Bertini Domenico (86008)
60. Castelli Angelo (85585)
61. Ferraro Siro (39607)
62. Malenotti Vasco (86998)
63. Gori Armando (89427)
64. Frosini Luigi (88369)
65. Ammannato Vittorio Emanuele (5641)
66. Cacciapuoti Domenico (42107)
67. Rossi Giuseppe (108259)
68. Liverani Arnaldo (112477)
69. Insolvibile Emilio (115624)
70. Tomasino Salvatore (41670)
71. Oliveri Salvatore (108105)
72. Masini Mariano (103280)
73. Villani Giovanni (117336)
74. Andreoli Icilio (105913)
75. Trivellone Sabato (106727)
76. Tanzarella Cosimo (146384)
77. Altieri Salvatore (32487)
78. Ghilardini Giuseppe (86273)
79. Gualdesi Federico (36422)
80. Cisternino Guglielmo (85779)
81. Di Rienzo Giovanni (78569)
82. Fontana Enrico (89484)
83. Curti Alessandro (88367)
84. Riccardi Riccardo (36825)
85. Parasini Giuseppe (81493)
86. Pagliarulo Giovanni (100619)
87. Hofstetter Muzio (41266)
88. Stacchini Francesco (39394)
89. Tomassini Raffaele (41782)
90. Freni Giovanni (5863)
91. Berardi Giovanni (43913)
92. Villa Remo (108678)
93. Lucidi Romolo (109262)
94. Genovese Narciso (112337)
95. Lecci Francesco (5987)
96. Accorsi Benedetto (102988)
97. Desiderio Francesco (113057)
98. Corradetti Gino (5885)
99. Fracassi Giulio (108682)
100. Laganà Giovanni (76367)
101. Forcillo Ernesto (108084)
102. Ciompi Augusto (104370)

103. Marani Arturo (118215)
104. Botta Camillo (117082)
105. Marchese Felice (135455)
106. Bernino Angelo (142605)
107. Rossi Ercole (37043)
108. Rizzo Olimpio (85781)
109. Risaliti Alfredo (84898)
110. Lolli Umberto (39381)
111. Aiello Luigi (89481)
112. Scardino Giovanni (6119)
113. Montefalcone Antonio (32213)
114. Vecchi Pio (41126)
115. Scalzo Eugenio (88621)
116. Mangani Gino (101264)
117. Bongiovanni Umberto (86801)
118. D'Ercole Giacomo (40994)
119. Coppi Gino (101257)
120. Rodriguez Corrado (103729)
121. Grosso Giovanni (102623)
122. Grasso Rocco (115627)
123. De Matthias Iginio (108674)
124. Pannella Leopoldo (106718)
125. Varano Lorenzo (115633)
126. Trentanove Militone (104384)
127. Lopez Eugenio (116084)
128. Fedri Raffaele (117011)
129. Palombari Armando (115649)
130. Petronilli Domenico (121552)
131. Familiari Francesco (128070)
132. Petrone Ciro (116094)
133. Galeazzi Guerrino (108750)
134. Mendola Giuseppe (109283)
135. Negri Vincenzo (80340)
136. Baldoni Massimino (32161)
137. Massaro Vincenzo (34299)
138. Bovi Remo (39385)
139. Fresta Mariano (5462)
140. Gagliardi Saverio (43326)
141. Fontana Luigi (43952)
142. De Luca Probo (112335)
143. Gatti Angelo (106668)
144. Fontanini Lino (108372)
145. Scalera Giuseppe (103854)
146. Petrali Giulio (110550)
147. Bartolozzi Ugo (109270)
148. Belluati Angelo (101221)
149. Luca Giuseppe (104115)
150. Federici Luigi (108237)
151. Segneri Virgilio (106961)
152. Ravazzolo Arturo (105347)
153. Pastore Giovanni (108872)
154. Neri Salomone (115769)
155. Scandellari Enea (103878)
156. Parisini Aldo (43081)
157. Pierini Adolfo (114218)
158. Pallini Carmelino (101023)
159. Roesler Enrico (114213)
160. Evangelista Rocco (113951)
161. D'Elia Francesco (122064)
162. Mondaini Decimo (144775)
163. Casaglia Umberto (33374)
164. Oviglio Umberto (34897)
165. Simi Amedeo (33330)
166. D'Atri Ugo (86996)

167. Calvietti Umberto (37084)
168. Belfiore Adolfo (41114)
169. Lucidi Gustavo (108056)
170. Gerardi Gustavo (87597)
171. Fabrizi Alfredo (110527)
172. Marciani Alberto (42772)
173. Bonetti Pietro (110569)
174. Marzili Giovanni (108097)
175. Montanara Giuseppe (108689)
176. Ferrero Publio (109269)
177. Bartoli Casimirro (124030)
178. Delfitto Natale (139494)
179. Mongardo Edmondo (116198)
180. Vasconi Carlo (34811)
181. Negretti Arturo (82827)
182. Forlani Augusto (35722)
183. Jeni Luigi (6116)
184. Ircaudo Agostino (40784)
185. Angiolini Serafino (41429)
186. Giannella Vincenzo (109268)
187. Sermarini Ettore (107777)
188. Dascola Gaspare (11052)
189. Traini Alighiero (109263)
190. Ricciuto Umberto (108672)
191. Vitaliano Antonio (119110)
192. Zompetta Carlo (124829)
193. Bennati Giulio (125195)
194. Pastore Ettore (71924)
195. Gianni Adolfo (33852)
196. Specchia Rocco (33341)
197. Pacini Eugenio (36273)
198. Giunti Francesco (35116)
199. Gasparetti Emilio (35844)
200. Moroni Anatolio (41667)
101. Pantani Antonio (114957)
202. Alois Ciro (107082)
203. Consonni Luigi (108297)
204. Reggiani Giuseppe ,103962)
205. Valerio Umberto (117560)
206. Lucandri Aldo (41618)
207. Stalliviere Lorenzo (112488)
208. Lorenzetti Umberto (104010)
209. Artuffo Luigi (114903)
210. Carradori Augusto (105122)
211. Guetti Cesare (42063)
212. Gradogna Francesco Paolo (42617)
213. Pistarino Francesco (130783)
214. Leoni Giovanni (140476)
215. Biondi Enrico (144065)
216. Di Puolo Luigi (78268)
217. Di Ruscio Antonio (39159)
218. Rosati Salvatore (40740)
219. Tani Demetrio (35223)
220. Perrone Giovanni (109287)
221. Mariotti Alfredo (108774)
222. Mulone Antonio (102610)
223. Ciulli Corrado (86847)
224. Volpi Alfredo (105416)
225. Tabacco Nicola (123460)
226. Baldelli Arturo (39861)
227. De Marco Tommaso (33108)
228. Sautto Odoardo (41669)
229. Pellegrino Adolfo (42229)
230. Mariani Alberto (43318)

231. Rota Leonardo (111054)
232. Colavito Rocco (108667)
233. Mele Giuseppe (108394)
234. Elefante Giuseppe (109815)
235. Nelli Lino (81377)
236. Crescenzi Giovanni (145198)

Ordine di servizio N. 46.

Estensione di servizio nella fermata di Levada.

(Vedi ordine di servizio n. 138-1914).

Dal 20 dicembre 1920 la fermata di Levada, della linea Treviso-Belluno, già ammessa ai soli trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, è stata abilitata, temporaneamente, anche al servizio merci a carro completo a piccola velocità ordinaria, limitatamente ai trasporti di materiali da costruzione, con le norme di cui l'avvertenza *C)* a pagina 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), *senza bisogno della preventiva autorizzazione*, e con l'obbligo per le parti di eseguire a propria cura e spese le operazioni di carico e scarico, verso abbuono della relativa quota di diritto fisso stabilito dalle tariffe.

La predetta fermata è munita dei seguenti impianti:

Binario di carico e scarico diretto, della lunghezza utile di m. 127, impiantato a destra della linea ed allacciato verso Belluno al binario di corsa con scambio la cui punta dista m. 30 dall'asse del F. V.

Segnali di protezione, due semafori di 2ª categoria collocati a sinistra rispetto alla marcia dei treni, quello verso Treviso a m. 670, e quello verso Belluno a m. 878 dall'asse del detto F. V. ed a m. 848 dalla punta dello scambio, che è munito di ferrascambio F. S. a due chiavi indipendenti collegate alle leve dei segnali.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) a pagina

10, di contro al nome della fermata di Levada devesi sostituire la lettera *B* col richiamo (13) ed a pagina 15 inserire nella nota (13), fra Ceregnano e Marano Vicentino, il nome della detta fermata.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 32, di contro al norme della fermata di Levada, nella colonna 10, esporre la lettera *O* col richiamo (12) riportando in calce alla pagina stessa l'annotazione:

(13) - Limitatamente ai trasporti a carro completo di materiali da costruzione, con le norme di cui l'avvertenza *C* a pagina 5, senza bisogno della preventiva autorizzazione, e con l'obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico, verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe.

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 30 di contro al nome di « Levada » trascrivere « 602 (3) » e « 828 (3) » rispettivamente nella penultima ed ultima colonna, ed a piè della pagina stessa riportare la seguente nota:

(3) Distanza virtuale.

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della Rete delle Ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons » a pag. 19 di contro al nome di Levada modificare nel modo seguente le indicazioni delle distanze

Levada	10 14 (2)	156 160 (2)	77 81 (2)	173 177 (2)	135 139 (2)	126 130 (2)

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti merci, a pagina 44 di contro al nome di « Levada » (numero progressivo 20) esporre la distanza virtuale regolandosi nel modo seguente:

Per i prontuari riguardanti le stazioni situate sul tronco Poderobba-Molinetto-Belluno e sulla linea Belluno-Calalzo Pieve di Cadore la distanza virtuale per Levada sarà quella stessa indicata per la stazione di Cornuda (pagina 44, numero progressivo 19),

per tutti gli altri prontuari sarà quella indicata per la stazione di Poderobba Molinetto (pag. 44, numero progressivo 21).

Di contro alla distanza virtuale esporre il richiamo (2).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8. 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 47.

Servizio di corrispondenza con la tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore.

(Vedi ordine di servizio n. 212-1912).

A modificazione dell'Ordine di servizio n. 212-1912 è ammesso il passaggio sulla tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore dei carri di qualunque portata, purchè il carico sia limitato in modo da non superare le dodici tonnellate per asse, compresa la tara.

In conseguenza di quanto sopra, la nota in calce al prospetto relativo alla tramvia suddetta a pagina 159 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza »(edizione 1° aprile 1915), deve essere sostituita dalla seguente:

« Sulla tramvia potranno circolare i carri F. S. e quelli delle ferrovie corrispondenti di qualunque portata, purchè il carico sia limitato in modo da non superare, tara compresa, le *dodici tonnellate per asse*. Le merci caricate su carri che non corrispondono a tali condizioni verranno trasbordate alla stazione di scambio ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 48.

Assicurazione dei bagagli presso la " Compagnia europea d'assicurazione merci e bagagli „

In seguito a convenzione intervenuta con la Compagnia Europea d'assicurazione merci e bagagli viene istituito a decorrere dal 16 aprile 1921 nelle stazioni e agenzie autorizzate, un servizio d'assicurazione dei bagagli, per il quale saranno da osservarsi le modalità di cui all'unita istruzione.

Istruzione per il servizio di assicurazione dei bagagli presso la "Compagnia Europea d'assicurazione merci e bagagli"

Art. 1.

Oggetto - Stazioni ed agenzie ammesse - Sistemi di assicurazione.

1. — E' istituito un servizio di assicurazione in base al quale i viaggiatori potranno richiedere agli uffici di spedizione e deposito bagagli, che i loro bagagli siano assicurati presso la Compagnia Europea d'assicurazione merci e bagagli.

2. — Ad eseguire le operazioni di assicurazione sono autorizzate tutte le stazioni delle ferrovie dello Stato, nonchè le agenzie che di volta in volta saranno indicate.

Per quanto riguarda il bagaglio registrato l'assicurazione può essere fatta per spedizioni destinate a qualsiasi stazione del servizio interno e cumulativo italiano (non per stazioni in servizio di corrispondenza) e in servizio diretto internazionale, e tanto per le spedizioni a tariffa ordinaria, quanto per quelle a tariffa ridotta o a titolo gratuito che si effettuano in base a concessione.

3. — All'assicurazione si provvede con due distinti sistemi:

a) a mezzo di *marche valore*, con che resta coperto fino alla concorrenza della somma assicurata, il bagaglio registrato e quello depositato contro la perdita totale o parziale, le avarie, le manomissioni ed il ritardo, per ogni danno, *compresi i danni-interessi*, in quanto però l'anormalità siasi verificata *nel periodo di tempo in cui il bagaglio è rimasto in consegna alla ferrovia*, ed esclusi i casi di forza maggiore.

b) *a mezzo polizza*, con la quale resta coperto, fino alla concorrenza della somma assicurata tutto il bagaglio di proprietà del viaggiatore e cioè tanto il grosso bagaglio registrato o depositato, quanto il piccolo bagaglio a mano in deposito o presso il viaggiatore. Tutto ciò è assicurato contro tutti i rischi (cioè contro la perdita totale o parziale o l'avaria) qualunque sia la causa del danno, compresi i casi di forza maggiore.

L'assicurazione a mezzo di polizze non vale però contro il ritardo, nè per danni-interessi.

Tale sistema di assicurazione copre tutto il suddetto bagaglio

per la durata di 60 giorni dalla data di emissione della polizza e, *non soltanto durante il viaggio per ferrovia, ma altresì durante il viaggio con altri mezzi di trasporto e nei soggiorni, in qualunque parte dell'Europa.*

4. — Per l'assicurazione, tanto dei bagagli registrati quanto di quelli depositati, non si esigerà dalle stazioni e dalle agenzie accettanti una speciale condizionatura dei bagagli stessi.

Art. 2.

Assicurazione a mezzo di marche valore.

1. — *Bagagli registrati*:

Tutti gli oggetti presentati per la spedizione a bagaglio, purchè ammessi a tale regime di trasporto a sensi dell'art. 43 delle tariffe, possono essere assicurati per la somma di lire mille o per multipli della stesso somma, contro pagamento, per ogni mille lire di valore assicurato, dei seguenti premi in ragione del percorso, della spedizione:

L. 1.80 per spedizioni con percorso da 1 a 150 km.
L. 3.60 per spedizioni con percorso da 151 a 400 km.
L. 5.40 per spedizioni con percorso da 401 a 700 km.
L. 7.20 per spedizioni con percorso da 701 a 1200 km.
L. 10.80 per spedizioni con percorso da 1201 ed oltre.

In tali premi sono comprese le tasse governative di assicurazione.

Per le spedizioni in servizio cumulativo italiano e in servizio diretto internazionale la distanza, agli effetti della fissazione del premio, si computa sull'intero percorso senza interruzione, comprendendo perciò anche il percorso estero.

Tale assicurazione copre gli oggetti assicurati per tutto il tempo in cui essi restano in consegna della ferrovia, cioè dal rilascio dello scontrino originale, da parte della stazione od agenzia accettante, fino al ritiro di esso da parte della stazione destinataria, e conseguentemente, l'assicurazione stessa vale anche se nel percorso indicato sullo scontrino originale siano comprese linee appartenenti ad altre ferrovie italiane od estere aventi servizio cumulativo colle ferrovie dello Stato. Non vale quindi pel trasporto

su linee di ferrovie aventi servizio di corrispondenza e nei casi di rispedizione di bagagli dopo la riconsegna dello scontrino originale.

La sollecita e semplice operazione di assicurazione si eseguisce mediante apposizione, a tergo dello scontrino, di apposite marche valore corrispondenti ai cinque premi suindicati e che sono facilmente distinguibili, oltrechè per la indicazione del premio, anche per il differente colore.

Tali marche sono fornite in fogli gommati da 25 marche ciascuno.

Poichè, come si è detto, l'assicurazione non può effettuarsi che per la somma di lire mille o per i suoi multipli, dovranno apporsi tante marche per quante sono le migliaia di lire assicurate.

Le marche valore sono dei seguenti colori:

da L. 1.80 di colore rosso;
da L. 3.60 di colore verde;
da L. 5.40 di colore giallo;
da L. 7.20 di colore azzurro;
da L. 10.80 di colore marrone;

Esempio: Spedizione a bagaglio da Roma Termini a Sinigallia, percorrenza km. 304, valore assicurato L. 7000.

Debbono applicarsi, a tergo dello scontrino 7 marche di colore verde e del premio di L. 3.60, riscuotendo complessivamente per l'assicurazione la somma di L. 25.20.

Beninteso che per spedizioni con percorso oltre 1201 km. dovranno applicarsi soltanto tante marche di colore marrone e del premio di L. 10.80 per quante sono le migliaia di lire assicurate.

Le marche applicate dovranno essere annullate con l'apposizione del timbro a compostore od, in mancanza del timbro a compostore, con il timbro di stazione o dell'agenzia e con la data scritta a mano, prendendo poi nota, sulla matrice della spedizione, dell'ammontare della somma assicurata e di quello del premio riscosso. Verificandosi il caso che la stazione ovvero l'agenzia non fosse in possesso di marche sufficienti per coprire la intera assicurazione, dovrà rifiutare tale forma di assicurazione ed offrire quella per polizza di cui all'articolo seguente. L'assicurazione del bagaglio registrato non può essere effettuata che al momento della spedizione o della rispedizione e quindi non può essere ac-

cettata una domanda di assicurazione fatta posteriormente alla accettazione della spedizione, ovvero in una stazione intermedia del percorso.

Esempio: Un bagaglio spedito da Roma a Venezia non può essere assicurato a Bologna, a meno che non sia stato quivi ritirato, con riconsegna dello scontrino originale e nuovamente spedito a Venezia.

E' assolutamente vietato di far cenno di tale privata assicurazione sul foglio di via, nonchè sul libretto di consegna e sul foglio di accompagnamento: il bagaglio, ancorchè assicurato, dovrà essere dato in consegna al conduttore come bagaglio ordinario.

2. — *Bagagli depositati.*

I bagagli consegnati in deposito nelle stazioni, siano essi destinati alla registrazione per la spedizione, siano da trasportarsi a mano dai viaggiatori, possono essere assicurati, per la somma di lire 500 o per multipli della somma stessa, col limite massimo di lire ventimila, per ogni scontrino di deposito e contro pagamento dei seguenti premi:

L. 0.40 per l'assicurazione di L. 500;
L. 0.80 per l'assicurazione di L. 1000;
L. 1.60 per l'assicurazione di L. 2000;
L. 2.40 per l'assicurazione di L. 3000;
L. 4.00 per l'assicurazione di L. 5000;
L. 8,00 per l'assicurazione di L. 10000;

Nei premi stessi sono comprese le tasse governative di assicurazione.

Anche in questo caso le operazioni di assicurazione si effettuano mediante apposizione di marche valore, corrispondenti ai sei premi suindicati e nel numero e qualità necessari al raggiungimento della somma assicurata, a tergo dello scontrino di deposito, annullandole col timbro a compostore od in mancanza del timbro compostore con il timbro della stazione e con la data scritta a mano, prendendo poi nota sulla matrice dell'ammontare della somma assicurata o di quello del premio riscosso.

Tali marche valore sono dei seguenti colori:

da L. 0.40 di colore azzurro;
da L. 0.80 di colore viola;

da L. 1.60 di colore giallo;
da L. 2.40 di colore verde;
da L. 4.00 di colore grigio;
da L. 8.00 di colore marrone.

Esempio: Assicurazione per il valore di L. 11500 di tre colli bagaglio depositati.

Debbonsi applicare una marca di colore marrone della somma assicurata di L. 10.000 (premio L. 8) una color viola della somma assicurata di L. 1000 (premio L. 0.80) ed una di color azzurro della somma assicurata di L. 500 (premio L. 0.40) riscuotendo complessivamente per l'assicurazione la somma di L. 9.20 .

Non è escluso che in luogo della marca marrone da L. 8 vengano applicate due marche colore grigio da L. 4 e che in luogo della marca viola da L. 0.80 vengano applicate due marche colore azzurro da L. 0.40. Pel tal modo le marche da applicarsi a tergo dello scontrino sarebbero cinque e cioè due da L. 4 e tre da L. 0.40.

Art. 3.

Assicurazione a mezzo di polizza.

L'assicurazione a mezzo di polizza viene pure effettuata a cura degli agenti di stazione addetti alla accettazione delle spedizioni a bagaglio, ovvero delle agenzie autorizzate, contro riscossione di un premio di L. 20 per ogni L. 1000 di valore assicurato.

La polizza può essere rilasciata, a richiesta, anche indipendentemente dalla registrazione del bagaglio.

Le polizze sono di sei tipi diversi a seconda del valore della somma assicurata: esse sono facilmente distinguibili, oltrechè per la indicazione della somma assicurata e del premio relativo, anche per il differente colore e cioè:

con premio di lire 20 per l'assicurazione di lire 1000 colore bianco;

con premio di lire 40 per l'assicurazione di lire 2000 colore verde;

con premio di lire 60 per l'assicurazione di lire 3000 colore giallo;

con premio di lire 100 per l'assicurazione di lire 5000 colore azzurro;

con premio di lire 200 per l'assicurazione di lire 10000 colore grigio;

con premio di lire 400 per l'assicurazione di lire 20000 colore viola.

In tali premi sono comprese le tasse governative di assicurazione.

Tenuto presente che l'assicurazione non può essere effettuata che per L. 1000, ovvero per multipli in tal somma, si dovrà emettere il tipo di polizza corrispondente alla somma assicurata ovvero tipi di polizza necessari a formare complessivamente la somma stessa, indicando sulla matrice della polizza o delle polizze il cognome dell'assicurato ed apponendovi il timbro a compostore o, in mancanza di questo, il timbro della stazione o dell'agenzia e la data scritta a mano. Nell'angolo sinistro, in basso della polizza da consegnarsi all'assicurato, basterà che sia apposto il timbro con la data come sopra, non occorrendo il cognome.

Esempio: Assicurazione per il valore di L. 33.000. Verrà rilasciata una polizza viola della somma assicurata di L. 20,000 (premio L. 400), una polizza grigia della somma assicurata di L. 10.000 (premio L. 200) ed una terza polizza gialla della somma assicurata di L. 3,000 (premio L. 60) riscuotendo complessivamente il premio di L. 660.

Non è escluso che in mancanza di polizze delle somme d'assicurazione suindicate, possano rilasciarsi in loro vece, polizze di altre somme assicurate, purchè però la somma assicurata complessiva sia di L. 33,000 ed il premio complessivo di L. 660.

Le polizze, numerate progressivamente, saranno fornite in fascicoli di 25 polizze ciascuno, essi pure progressivamente numerati.

Anche per il bagaglio registrato, assicurato con polizza, è assolutamente vietato di far cenno dell'assicurazione stessa sul foglio di via, nonchè sul libretto di consegna e sul foglio di accompagnamento: il bagaglio, ancorchè assicurato, dovrà essere dato in consegna al conduttore come bagaglio ordinario.

Art. 4.

Effetti dell'assicurazione.

1. — *L'assicurazione con le marche* ha principio dal momento in cui viene rilasciato lo scontrino bagagli munito delle marche valore ed ha fine al momento della riconsegna del bagalio contro ritiro dello scontrino.

Per quest'*assicurazione con marche*, la Compagnia Europea risponde del danno emergente e del lucro cessante, fino alla con-

correnza della somma assicurata, a meno che il danno sia dovuto a colpa dell'assicurato, alla natura degli oggetti contenuti nel bagaglio, od a forza maggiore.

2. — Il viaggiatore, che nel caso di danno intenda pretendere l'intero risarcimento, deve assicurare il bagaglio per il suo valore totale, e non per una parte solamente. Quando il valore assicurato sia inferiore al valore complessivo del bagaglio (subassicurazione), la Compagnia Europea risponde del danno soltanto nella proporzione esistente fra la somma assicurata ed il valore totale.

3. — L'assicurato, nel caso di danno e previo accertamento del medesimo in contraddittorio con le ferrovie nei modi d'uso, potrà reclamare direttamente alla Compagnia Europea il risarcimento, indicando anche il valore degli oggetti non danneggiati e non smarriti.

L'assicurato, la cui domanda di risarcimento sia stata liquidata dalla Compagnia Europea, è tenuto a cedere alla stessa i diritti verso la ferrovia derivantigli dal contratto di trasporto, mediante consegna dello scontrino bagagli ove la Compagnia stessa abbia risarcito l'intero danno, o diversamente con semplice lettera di delegazione.

4. — Se invece l'assicurato si rivolge per il risarcimento del danno alla ferrovia, in base al contratto di trasporto, esso potrà reclamare alla Compagnia Europea il complemento del risarcimento, soltanto quando la somma assicurata ecceda l'indennità corrisposta dalla ferrovia.

5. — L'*assicurazione con le polizze*, ha principio dal momento dell'emissione delle polizze fino alle ore 24 del 60° giorno successivo.

Per questa *assicurazione con polizza*, la Compagnia Europea risponde della perdita totale o parziale e dell'avaria, qualunque sia la causa del danno (compresa la forza maggiore) di *tutti i bagagli*, *tanto registrati quanto a mano*, e non solamente durante il viaggio materiale dei bagagli stessi, ma anche durante la giacenze che questi dovessero fare nei soggiorni dell'assicurato in qualunque località dell'Europa che non sia l'abituale sua residenza.

Durante i viaggi ed i soggiorni relativi, gli indumenti che l'assicurato indossa e gli oggetti che porta nelle tasche sono assicurati contro tutti i danni prodotti da incendio, aggressioni, accidente al

mezzo di trasporto o forza maggiore, escluse le avarie prodotte da intemperie.

L'allegato foglio contiene una riproduzione della polizza, che porta in tutti i loro dettagli le condizioni generali d'assicurazione.

6. — Le azioni dell'assicurato contro la Compagnia Europea possono essere intentate solamente avanti l'autorità giudiziaria di Roma.

Art. 5.

Constatazione delle anormalità ai bagagli assicurati e trattazione delle conseguenti vertenze.

Nel caso di anormalità in un trasporto a bagaglio, che, per la esistenza di marche valore a tergo dello scontrino originale ovvero per esibizione di polizze di assicurazione da parte del proprietario, risultasse assicurato presso la Compagnia Europea, la stazione destinataria procederà alla constatazione dell'anormalità stessa ed all'accertamento del danno nei modi ordinari ed a sensi del disposto dell'art .135 delle Tariffe, facendo però risultare, tanto nella prima quanto nella seconda parte del processo verbale, con quale regime di assicurazione (cioè se con marche valore o con polizze, e di queste indicando il numero) e per quale somma è coperto il trasporto stesso.

I detti processi verbali, corredati di tutti i relativi documenti, dovranno essere poi trasmessi alla Divisione Movimento e Traffico dalla quale dipende la stazione constatante, essendo ad essa Divisione *riservata la trattazione di tutte le vertenze riguardanti i trasporti a bagaglio assicurati nei modi suindicati, anche se il danno importasse un indennizzo rientrante nella competenza finanziaria della stazione.*

Nello stesso modo si conterranno le stazioni depositarie di bagagli assicurati, nel caso di anormalità.

2. — A richiesta della Compagnia assicuratrice, le stazioni che hanno constatato il danno forniranno alla medesima tutte le informazioni consentite dai regolamenti ferroviari (ed in particolare quelle previste dagli appositi modelli 5 e 6, che saranno distribuiti alle stazioni.

Art. 6.

Forniture e contabilità.

1. — Le scorte delle marche a valore e delle polizze sono tenute dal Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, al quale le stazioni ed agenzie dovranno rivolgersi per ottenere le provviste necessarie, servendosi della speciale richiesta all'uopo istituita (modello 1).

L'addebito delle marche e polizze fornite dovrà essere eseguito sul conto corrente della gestione bagagli mod. Ci-301 alla voce « Marche e polizze per assicurazione », da intestarsi a mano, ed analogamente riportato a fine mese, sul conto corrente riassuntivo mod. Ci-501 o Ci-436 e sul relativo estratto modulo Ci-502. Le stazioni ed agenzie ne risponderanno come di denaro.

2. — L'importo totale delle marche e polizze vendute verrà versato giornalmente a cassa, promiscuamente con gli introiti della gestione stessa.

Sul conto corrente di gestione e in quello riassuntivo del Capo Stazione, la rimanenza per marche e polizze sarà da esporsi in separata evidenza, facendola figurare su quest'ultimo in un rigo a parte, nella colonna della gestione bagagli sotto la voce propria « marche e polizze per assicurazione » da iscriversi a mano fra la voce « stampati a pagamento » e quella « numerario in cassa.

Il controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, per quanto riguarda l'accertamento della presa in conto delle forniture, comunicherà mensilmente all'Ufficio contabilità prodotti un elenco delle forniture eseguite.

3. — Le stazioni ed agenzie dovranno tenere nota giornalmente, sull'apposito registro, (modello 2), della quantità di marche valore e polizze vendute ed alla fine del mese dare l'esatta dimostrazione sul rendiconto (modello 3):

a) delle marche e polizze secondo le diverse specie, rimaste da vendere dopo la chiusura del mese precedente;

b) di quelle ricevute durante il mese in corso;

c) di quelle vendute;

d) di quelle rimaste da vendere, il cui totale, per valore dovrà corrispondere a quello portato in rimanenza sul conto corrente mod. Ci 301 e 436, e Ci 501 e 502 alla voce « marche e polizze per assicurazione ».

Tale modello dovrà essere controfirmato dal Capo stazione o dal Capo dell'agenzia, in segno di avere eseguiti opportuni accertamenti circa l'esattezza dei dati espostivi, rendendosi in tal modo solidalmente responsabile di qualunque irregolarità.

Il modello stesso sarà da inviarsi mensilmente, non più tardi del giorno 5 del mese successivo a cui si riferisce, al Controllo Viaggiatori e bagagli con allegate le matrici delle polizze vendute.

Il Controllo Viaggiatori e Bagagli, dopo accertata la regolarità dei dati esposti nel suindicato modello 3, compilerà il riepilogo generale sull'apposito modello 4, indicandovi per ciascuno stazione ed agenzia, l'importo delle marche vendute per bagagli registrati, per bagagli depositati, e di quello delle polizze.

4. — Le somme assunte a debito dalle stazioni per le forniture ricevute saranno dall'Ufficio Contabilità Prodotti attribuite al conto « Marche e polizze per assicurazione », di nuova istituzione.

Il totale dell'importo delle marche e polizze vendute sarà poi, dal Controllo Viaggiatori e Bagagli addebitato al conto suddetto e ripartito, a sensi degli articoli 9 e 16 della Convenzione, nella misura di 9/10 a favore della Compagnia Assicuratrice, e di un decimo a favore del personale delle stazioni e delle agenzie.

Per la parte da liquidarsi alla Compagnia, dovrà essere emesso dal Controllo Viaggiatori e Bagagli un mod. Ci-1065 a debito del conto « Marche e polizze di assicurazione » ed a credito del conto f. b. « Mandati di pagamento », da inviarsi all'Ufficio Contabilità Prodotti, corredato dal riepilogo generale delle marche e polizze vendute e di un estratto di esso. L'Ufficio Contabilità Prodotti provvederà, a sua volta, all'emissione del relativo mandato a favore della Compagnia, dandone partecipazione alla medesima colla trasmissione del relativo riepilogo sul quale verranno indicati gli estremi del mandato di pagamento emesso.

Per quanto riguarda la parte assegnata al personale delle stazioni, il Controllo viaggiatori e bagagli, in base al ripetuto riepilogo generale, dovrà compilare tanti elenchi quante sono le Divisioni Movimento e Traffico e le Delegazioni esercizio interessate, comprendendovi le stazioni delle rispettive giurisdizioni con la sola indicazione della somma distinta per bagagli registrati, bagagli in deposito e polizze, che deve essere suddivisa fra gli agenti di ciascuna stazione.

Detti elenchi saranno da inviarsi alle Divisioni Movimento e Delegazioni, dandone debito al conto « Marche e polizze per assicurazione » e credito al rispettivo conto d'ordine, che dovrà essere scaricato iscrivendone gli importi sui ruoli paghe dei singoli agenti cui spetta il premio.

Nei riguardi delle agenzie, il Controllo viaggiatori e bagagli dovrà ugualmente compilare, sulla scorta del ripetuto riepilogo generale, i rispettivi elenchi delle quote spettanti a ciascuna per conto dei propri impiegati e provocare dall'Ufficio Contabilità prodotti l'emissione di corrispondenti mandati di pagamento .

5. — Tutti gli stampati e i registri occorrenti per questo nuovo servizio verranno forniti dalla Compagnia. Le stazioni dovranno rivolgersi per le forniture al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, che ne conserva le scorte.

Art. 7.

Premi al personale.

Il 10 % dell'incasso lordo fatto da ciascuna stazione od agenzia nella vendita delle marche valori e delle polizze, è lasciato dalla Compagnia perchè sia distribuito, secondo norme con essa concordate, in ragione del 5% agli addetti allo sportello di accettazione o deposito dei bagagli registrati o a mano, e del rimanente fra gli altri agenti addetti nella stessa stazione od agenzia al servizio assicurazione.

Art. 8.

Avvertenze generali.

1. — Con appositi avvisi agli uffici di spedizione bagagli, in altri luoghi delle stazioni ritenuti adatti allo scopo, e nei compartimenti delle vetture dei treni, il pubblico sarà informato dell'assicurazione dei bagagli presso la Compagnia Europea, delle condizioni relative e della tariffa dei premi.

Gli agenti ferroviari e delle agenzie dovranno usare particolare cura nell'affissione e nella conservazione di tali avvisi.

2. — Gli agenti degli uffici spedizioni bagagli ed in particolar modo quelli addetti agli sportelli di accettazione delle spedizioni, dovranno curare il regolare svolgimento del servizio di assicura-

zione e fornire agli speditori, schiarimenti sulle modalità e sugli effetti dei due sistemi d'assicurazione, di cui all'articolo 4.

3. — Alla Compagnia Europea è data facoltà, previ accordi coi singoli Capi Stazione, di fare istruire da propri impiegati gli agenti ferroviari addetti al servizio dell'assicurazione.

Questi impiegati dovranno però uniformarsi agli eventuali ordini dei Capi-Stazione e, nel caso di inosservanza, i Capi Stazione potranno chiederne l'allontanamento.

Si allega alla presente istruzione un foglio contenente i facsimili delle marche a valore e delle polizze di assicurazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 49.

Disabilitazione delle stazioni dal servizio movimento.

1) Con indicazione in apposito quadro dell'orario generale di servizio, alcune stazioni possono essere disabilitate dal servizio movimento per alcuni periodi della giornata anche se i treni vi hanno fermata.

Perchè una stazione possa essere disabilitata occorre che siano soddisfatte le condizioni seguenti:

a) i deviatoi percorsi dai treni siano disposti ed assicurati pel binario, sul quale i treni devono transitare, da apparato centrale o da fermascambio di sicurezza;

b) i segnali di protezione a distanza possano essere mantenuti contemporaneamente a via libera per tutto il periodo della disabilitazione;

c) nella stazione stessa non avvengano incroci o precedenze in detto periodo di tempo.

2) Durante la *disabilitazione*, la stazione deve essere considerata come una semplice fermata;

— alla protezione di un treno fermo deve essere provveduto

dal personale di scorta, come se il treno stesso fosse fermo in linea;

— l'ordine di partenza ai treni aventi fermata deve essere dato dal capotreno;

— un agente di guardia, che può essere anche un manovale non abilitato, cura l'incolumità degli impianti, e provvede all'illuminazione dei segnali fissi in consegna alla stazione e dei dischetti dei deviatoi.

3) Le due stazioni limitrofe a quella od a quelle disabilitate regolano il movimento dei treni e, se su linea a semplice binario, adottano fra loro, per tutto il periodo della disabilitazione, il regime del consenso telegrafico.

4) Il dirigente il movimento della stazione che viene disabilitata, prima di lasciare il servizio deve accertarsi, mediante visita sul posto, che tutto sia in regola, ritirare e custodire le chiavi che assicurano i deviatoi nella posizione voluta e far disporre i segnali di protezione a via libera per l'intero periodo di disabilitazione.

5) Oltre le disabilitazioni previste nell'orario generale di servizio le Divisioni Movimento e Traffico (o gli Ispettori di riparto) in caso di necessità possono con speciali disposizioni disabilitare anche stazioni che siano sede di incrocio o di precedenza. Anche il dirigente movimento in casi di assoluta urgenza, da giustificarsi ogni volta con apposito rapporto alla Divisione, può disabilitare la propria stazione, avvertendo subito con telegramma l'Ispettore di Riparto e la Divisione Movimento e Traffico.

Occorre però sempre che la stazione abbia impianti che rispondano alle condizioni richieste dai punti *a*) e *b*) del comma 1.

6) La Divisione (o l'Ispettore di Riparto) che, con disposizione speciale, ordina la disabilitazione deve darne avviso alla stazione interessata, alle due limitrofe, alla prossima capo circuito ed alle interposte stazioni origine di treni da una parte e dall'altra, e disporre, quando vi siano incroci, perchè fra le due stazioni che comprendono quella disabilitata venga soppresso uno dei due treni incrocianti ed in sua vece effettuato altro opportuno, che non abbia incrocio nella stazione disabilitata.

7) Le stazioni capo-circuito debbono avvisare o fare avvisare

della disabilitazione i treni che inoltrano e sulle linee a semplice binario prescrivere loro la fermata nella stazione limitrofa a quella disabilitata, analogo obbligo hanno le stazioni interposte che siano origine di treni.

La stazione limitrofa a quella disabilitata nelle linee a semplice binario se, prima dell'arrivo del treno, non ha avuto dalla capo-circuito o dalla interposta origine di treni conferma che al treno è stata prescritta la fermata, deve, occorrendo, riceverlo colle precauzioni prescritte dall'art. 13 comma 10 del R. C. T. ed assicurarsi che abbia avuto avviso della disabilitazione.

8) Il dirigente che, in caso di assoluta necessità materiale, dispone di propria iniziativa la disabilitazione, deve dare alle stazioni indicate nel comma 6 il semplice avviso di disabiltazione con telegramma così formulato:

« Per treni seguenti tr. . . e tr. . . ms . . . . disabilitata dal movimento sino . . . . ».

Le due stazioni limitrofe confermano la disabilitazione con telegramma:

« Al N. . . . . inteso vs . . . . disabilitata per treni seguenti tr. . . . . ».

Il dirigente della stazione che viene disabilitata, avutane la conferma, ed eseguiti gli accertamenti di cui al comma 4, è esonerato dal servizio.

Se nella stazione disabilitata è stabilito un incrocio uno dei due treni incrocianti dovrà essere soppresso fra le due stazioni limitrofe a quella disabilitata ed effettuato in sua vece per lo stesso tratto uno dei treni precedenti e che non abbia incrocio nella stazione disabilitata; mancando in orario un treno opportuno, l'inoltro sarà fatto ad orario libero. Si dovrà in ogni caso avere cura di non dare ritardo al treno di maggiore importanza, con le seguenti norme:

Se l'incrocio nella stazione disabilitata è fra un treno viaggiatori ed un treno merci, deve essere soppresso e sostituito quest'ultimo; se l'incrocio è fra un treno ordinario merci ed uno straordinario pure merci, deve essere soppresso e sostitutito lo straordinario.

Se l'incrocio invece è fra due treni ordinari o fra due straordinari di pari importanza deve essere soppresso e sostitutito il treno che per orario arriverebbe secondo nella stazione disabilitata.

La stazione limitrofa cui spetta, in relazione alle suesposte norme, provvedere alla accennata soppressione ed effettuazione ne prende senz'altro l'iniziativa e avvisa il treno con l'annotazione nel quadro *A* del foglio di corsa:

« Questo treno soppresso da . . . . fra le quali stazioni viaggiate effettuando tr. . . . . . come da correzione al quadro *B* modulo M. 40 ».

L'altra stazione limitrofa non dovrà licenziare il treno che ha fissato l'incrocio nella stazione disabilitata se prima non ha ricevuto annuncio della soppressione ed effettuazione dell'altro treno onde regolare la corsa di quello che deve proseguire senza cambiare orario verso la stazione disabilitata.

9) Le precedenze che per orario dovrebbero avvenire nella stazione disabilitata dovranno essere regolate dalla stazione limitrofa precedente quella disabilitata nel senso dei treni interessati.

10) Il dirigente che entra in servizio dopo un periodo di disabilitazione prevista in orario deve porre i segnali a distanza ed i deviatoi in posizione normale, informare della ripresa del servizio le due stazioni attigue, inoltrare il primo treno in ciascuna direzione col consenso telegrafico; se la disabilitazione poi non è prevista in orario egli deve inoltre avvisare le stazioni che ebbero l'annuncio della disabilitazione.

11) Durante la disabilitazione dal movimento si deve provvedere agli altri servizi con agente idoneo; e dove trovisi soltanto un deviatore o un manovale e il servizio viaggiatori e bagagli sia assai limitato, si dovrà disporre che i viaggiatori in partenza vengano consegnati al capotreno; questi rilascerà il prescritto modulo Ci-204 ai viaggiatori a tariffa ordinaria e provvederà perchè a quelli muniti di richiesta di viaggio a prezzo ridotto sia rilasciato il biglietto dalle stazioni di arrivo se questa è situata sulla stessa linea oppure dalla stazione di diramazione se i viaggiatori sono diretti su altre linee.

Le spedizioni di bagagli e di cani verranno effettuate a norma di quanto è stabilito dall'art. 31 delle norme per il servizio con-

tabile delle gestioni viaggiatori e bagagli — servizio delle case cantoniere — col pagamento delle tasse alla stazione di arrivo.

Quando, per i treni pei quali le stazioni sono disabilitate al movimento, il servizio restante ha una certa importanza, le stazioni stesse funzioneranno completamente come case cantoniere per il servizio viaggiatori, bagagli e cani con l'osservanza di quanto è stabilito dagli articoli 25 e 31 delle dette norme, provvedendo però direttamente alla contabilizzazione dei biglietti distribuiti.

Il presente ordine di servizio annulla e sostituisce quelli numero 245-1908 e n. 335-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 15, 16, 17, 22, 32, 35, 36 *e* 37.

Ordine di servizio N. 50.

Estensione di servizio nella fermata di Montignoso.

(Vedi ordine di servizio n. 91-1916).

Dal giorno 11 aprile 1921 la fermata di Montignoso della linea Genova-Pisa, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, viene abilitata ad effettuare in partenza spedizioni di merci a grande velocità in porto assegnato non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuna e in solo servizio interno, con esclusione:

a) dei trasporti la cui affrancazione sia obbligatoria a partenza per disposizioni di tariffa;

b) dei trasporti di numerario e di oggetti preziosi;

c) dei trasporti gravati di spesa anticipata o di assegno.

Per quei trasporti che siano destinati oltre Massa ed oltre Seravezza Querceta è fatto obbligo a queste stazioni di indicare, nell'apposita sede della nota di spedizione, la via che devono seguire i trasporti stessi.

Le stazioni destinatarie calcoleranno le tasse di porto in base alla distanza per Montignoso.

La fermata di Montignoso iscriverà le spedizioni nel registro

mod. Ci 401 assegnando a ciascuna di esse un numero progressivo fino al 31 dicembre di ogni anno, cominciando dal n. 1.

Seguendo l'ordine di iscrizione nel detto registro la fermata di Montignoso compilerà, per quindicina, il riassunto delle spedizioni mod. Ci 414, che spedirà al controllo merci interno di Torino non più tardi dei giorni 4 e 19 di ciascun mese.

Nella eventualità di disposizioni suppletive del mittente per cambiamento di destinazione o di destinatario la fermata di Montignoso invierà, sotto piego, le disposizioni medesime alle stazioni di Massa o di Seravezza Querceta rispettivamente per i trasporti diretti oltre tali stazioni le quali dovranno provvedere alle prescritte pratiche per la esecuzione delle relative disposizioni e al versamento della tassa di L. 2 con l'aumento del 300 per cento da riscuotersi dal mittente a cura della fermata di Montignoso, prendendone debito e credito nei modi d'uso, giusta le disposizioni degli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani » pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909.

In conseguenza di ciò nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1 agosto 1918), a pagina 11 di contro al nome della fermata di Montignoso, si dovrà sostituire la lettera « B » con le lettere « LG »; nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pag. 38, di contro al nome della detta fermata nella colonna 8, si dovrà riportare la lettera G col richiamo (9) ed in calce alla pagina la corrispondente nota:

« (9) In solo servizio interno e limitatamente alle spedizioni in partenza ed in porto assegnato, non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuna, esclusi i trasporti di numerario ed oggetti preziosi, quelli gravati di spesa anticipata o di assegno e tutti gli altri la cui affrancazione è obbligatoria a partenza per disposizioni di tariffa ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 51.

Disposizioni relative alle manovre nelle stazioni.

(Art. 8 R. C. T.).

Per chiarire e per precisare le disposizioni dei comma dall'1 al 6 dell'art. 8 del Regolamento per la circolazione dei treni, dei comma 1, 2 e 3 dell'art. 8 delle Norme per i dirigenti, della circolare M. 101-1913, della circolare gialla 24-1916 e della poligrafata 71-B-1500-I-13 del 28 aprile 1907, quest'ultima per quanto riguarda l'uscita ingombra non dipendente dal treno incrociante, si sostituiscono le disposizioni stesse con le seguenti:

1° Chi ordina, inizia, dirige una manovra che interessa o potrebbe interessare i binari di corsa, deve assicurarsi che sia regolarmente protetta dai segnali fissi o in loro difetto da segnali a mano;

2° Chi dispone per l'apertura di un segnale fisso o sta per licenziare un treno deve assicurarsi che sia impedita o sospesa ogni manovra nei binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere.

Si considera indipendente anche un binario o fascio di binari congiunto mediante traversata a quello che deve percorrere il treno, purchè i deviatoi della traversata siano assicurati nella posizione dovuta, e cioè non per la traversata, mediante fermascambio di sicurezza, oppure siano presenziati da un agente idoneo o manovrati da un apparato centrale con l'obbligo tassativo all'agente che sta sul posto od all'apparato centrale di non muoverli da detta posizione;

3° Quando una manovra possa impegnare un P. L., munito di chiusure e presenziato, deve essere previamente avvisato l'agente di guardia al P. L. o provveduto alla tempestiva manovra delle chiusure;

4° Il personale di macchina ha l'obbligo di accertarsi direttamente della protezione della manovra che deve eseguire in quanto possa farlo stando sulla locomotiva, altrimenti dovrà farsi

confermare da chi la comanda e dirige che a ciò è stato provveduto;

5° Di regola tutte le stazioni debbono sospendere le manovre che interessano il binario di ricevimento di un treno 10 minuti prima dell'ora reale d'arrivo, la quale deve computarsi tenendo conto, in più, del ritardo comunicato da una precedente stazione e tenendo conto, in meno, del possibile massimo ricupero effettuabile. In mancanza di elementi sicuri per questo computo, si terrà per ora reale d'arrivo quella d'orario.

Il dirigente e gli agenti addetti ai deviatoi ed alle manovre hanno l'obbligo di impedire o sospendere in tale periodo ogni manovra che impegna o possa impegnare per inavvertita falsa posizione dei deviatoi il percorso del treno che si attende. Debbono pure tempestivamente impedire e sospendere le manovre quando un treno sta per essere licenziato;

6° Le stazioni, che per assoluta necessità dovessero eseguire manovre interessanti il binario di ricevimento di un treno nei 10 minuti precedenti l'ora reale di arrivo provvederanno a far prescrivere da una stazione precedente al treno atteso: « Precauzione a . . . . per manovre », e nel caso che in esse il treno non avesse fermata faranno aggiungere anche l'ordine di fermare.

Se la stazione non potesse ottenere conferma della eseguita prescrizione dovrà ritardare la manovra fino a che non abbia la certezza che il treno atteso sia fermo al segnale di protezione;

7° Alcune stazioni, indicate nel libro orario, possono rispetto ai treni che vi giungono da una linea che non sia in pendenza (ascesa o discesa) eguale o superiore al 10 $^{0}/_{00}$ essere autorizzate permanentemente a manovrare fino a che i segnali di protezione non siano disposti a via libera, ma purchè:

a) il treno atteso abbia fermata;

b) esistano le normali condizioni di visibilità dei segnali;

8° Una stazione, compresa fra quelle di cui al precedente comma, se è protetta da segnale di prima categoria preceduto da segnale d'avviso, può manovrare sul binario di arrivo anche fuori dei deviatoi estremi dalla parte del treno atteso, sino a 100 metri prima di giungere al segnale di 1ª categoria; se invece è protetta da segnale di 2ª categoria può manovrare, dalla parte del treno

atteso, sino a 100 metri dalla punta del deviatoio estremo o, nel caso di linea a doppio binario, sino a 100 metri dal punto in cui verrebbe a trovarsi la coda di un treno della massima composizione fermo in stazione.

Le dette stazioni, quando eccezionalmente con le manovre dovessero passare i punti suindicati, provvederanno a far trattenére nella stazione limitrofa il treno atteso, altrimenti dovranno attendere, per eseguire la manovra, che il treno stesso sia fermo al segnale di protezione.

In tal caso verrà adottato il telegramma, che dovrà essere confermato: « Treni seguenti tr. . . . . . attendano v. s. . . . . . mia via libera ».

9° La precauzione di impedire alla stazione attigua di inviare treni dovrà essere usata in qualsiasi stazione e in qualsiasi momento, quando una manovra dovesse oltrepassare il segnale di protezione, adottando il telegramma di cui al precedente comma;

10° Sulle linee esercitate col blocco e su quelle ove per tutti i treni la circolazione è regolata col regime del consenso telegrafico i dirigenti, finchè non hanno dato il consenso di blocco o telegrafico, possono disporre per le manovre senza l'osservanza delle disposizioni dei comma 5, 6, 7, 8 e 9;

11° Le norme dei precedenti comma non riguardano le manovre che si svolgono sui deviatoi dalla parte d'uscita del treno atteso, nel qual caso:

— se il treno atteso ha fermata ed è stato avvisato che l'uscita è ingombra, il dirigente deve provvedere a far esporre un segnale di arresto a mano a 100 metri dal punto ingombro ed assicurarsi che venga provveduto con speciale attenzione al segnale d'arresto a mano innanzi al fabbricato viaggiatori;

— se il treno atteso ha fermata, ma non fu avvisato dell'ingombro, il dirigente deve in più mantenere all'arresto il segnale di protezione sino a che il treno non vi si sia fermato;

— se infine il treno atteso non ha fermata, oltre i predetti provvedimenti, il dirigente deve anche fare esporre altro segnale d'arresto al deviatoio d'ingresso, o, mancando questo, a 500 metri

dal fabbricato viaggiatori, e toglierlo quando il macchinista abbia dato segno di averlo veduto;

12° Il passaggio di un treno da un binario all'altro di stazione dovrà essere considerato come una manovra;

13° Quando la manovra fosse comandata da un manovratore, con l'incarico anche di agganciare, l'avvicinamento della parte in moto a quella ferma dovrà essere regolato dal dirigente.

Nelle stazioni, che non dispongono di agenti con la qualifica almeno di manovratore, le manovre con le locomotive in servizio ai treni debbono essere comandate dal dirigente. In caso d'impedimento il dirigente, dopo aver provveduto alla prescritta protezione, può farsi sostituire dal capo treno.

Il capo treno, prima di assumere la dirigenza della manovra, dovrà assicurarsi che sia stato provveduto alla protezione e chiederne esplicita conferma al dirigente quando l'accertamento diretto non possa essere fatto dal punto in cui si manovra.

14° Quando le manovre siano comandate da un agente che non ha almeno le funzioni di capo squadra manovratori, o capo squadra deviatori, il dirigente è tenuto a dargli opportune istruzioni prima che vengano incominciati i movimenti.

Anche quando le manovre non sono comandate dal dirigente, questi deve sorvegliare — compatibilmente con le altre incombenze — che vengano osservate le prescrizioni regolamentari particolarmente in quanto concerne la loro protezione;

15° Nelle stazioni con apparati centrali, quando il dirigente dovesse pure attendere alla manovra dell'apparato, e non disponesse di un agente di stazione per accompagnare la colonna in manovra nei diversi movimenti e fare le occorrenti segnalazioni, ne incaricherà il personale del treno, e preferibilmente il conduttore o frenatore di centro, oltre s'intende, a dare l'incarico al capo treno di dirigere e sorvegliare le manovre quando egli non possa farlo;

16° Le manovre debbono eseguirsi con la velocità e le precauzioni che le consuetudini locali e i mezzi di cui si dispone hanno dimostrato più convenienti;

17° Nel valersi per le manovre di locomotive dei treni si dovrà aver cura di non cagionare ed aumentare ritardo ai treni stessi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 32, 35, 36 *e* 37.

Circolare N. 13.

Circolazione carri di proprietà privata.

La Ditta Albert Bouvier, che ha inscritti nel nostro parco veicoli i carri serbatoio del gruppo 996.000, ha trasferita la propria sede da Via Carducci 17 in Via Durini 28, Milano.

Conseguentemente dovrà essere modificata l'intestazione della Ditta stessa a pagina 277 dell'« Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. », edizione 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Il Direttore Generale
C. CROVA.

SENTENZA

Trasporto di merce - Pelli - Dichiarazione dello speditore - Indennizzo per la perdita.

Per la spedizione delle merci in ferrovia si richiede la precisa indicazione sulla lettera di vettura tanto della natura quanto del genere della merce.

In caso di perdita, l'indennizzo dovuto tanto per le spedizioni a tariffa ordinaria, come per quelle a tariffa speciale, deve corrispondere al valore della merce dichiarata, e non è ammissibile la prova che trattisi di qualità e genere diverso, nonostante che la dichiarazione non sia stata fatta dolosamente e sia dovuta a semplice errore.

CORTE APPELLO DI ROMA — sentenza 27 luglio, 5 agosto 1920 — Ferrovie Stato *contro* Luigi Zaccheo.

FATTO.

Con atto dell'8 ottobre 1919 Zaccheo Luigi citò innanzi al Tribunale di Velletri il capo stazione di Sezze Romano in rappresentanza dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato assumendo che spedito il 3 aprile 1919 dalla stazione di Roma all'indirizzo di esso istante alla stazione di Sezze Romano ed a grande velocità sotto il numero di spedizione 18691 un collo contenente cuoio del peso di chili 57, questo non giunse a destinazione, redigendosi all'uopo verbale di perdita; che il 17 maggio l'istante presentò reclamo al capo stazione di Sezze per il risarcimento del danno allegando fattura della merce costituita da numero 963 piedi di vitello al cromo per calzature del prezzo di lire otto ciascuna, importo complessivo lire 7704; ma il reclamo rimase inascoltato.

Onde chiese che il convenuto nella rappresentanza sopradetta fosse condannato in di lui favore al pagamento della somma suddetta di lire 7704 interessi commerciali e spese.

Innanzi al tribunale l'attore riportandosi alla domanda, in via subordinata domandò provare con testimoni che la merce spedita da Roma e perduta era quella di cui nell'atto di citazione acquistata in Roma dalla Ditta Luigi Lombardi ed al prezzo suindicato, corrispondente a quello praticato sulla piazza di Roma.

Per il convenuto si concluse rigettarsi la domanda allo stato degli atti nonchè il rigetto dei mezzi istruttori proposti dallo attore.

Su tali contestazioni l'adito Tribunale con sentenza del 25 febbraio-2 marzo 1920 pria di pronunciare sul merito e sulle spese dispose la prova testimoniale formulata dall'attore.

Dalla sentenza notificata il 31 marzo 1920 appellò il capo stazione di Sezze nella rappresentanza delle Ferrovie dello Stato con atto del 21 aprile successivo a motivo che essendosi nella spedizione dichiarato cuoio, l'amministrazione era tenuta per l'articolo 143 delle tariffe ad indennizzare per tale qualità il danno della perdita dallo Zaccheo subita, e non già per vitello al cromo che secondo la nomenclatura delle tariffe non è compreso fra le pelli conciate, salvo altre materie.

DIRITTO.

Osserva che l'appello ha giusto fondamento, e basta richiamarsi alle vigenti disposizioni delle tariffe per rilevare l'errore in cui incorsero i primi giudici affermando che pel trasporto a grande velocità delle merci nelle note di spedizione non sia richiesto altro che la designazione generica della natura di esse per modo che in caso di perdita ai fini dell'indennizzo al danneggiato basti fornire in giudizio e coi mezzi ordinarii la prova intorno alla qualità della merce perduta.

Nè ad eliminare l'errore giova, come lo Zaccheo fa in appello, sostituire nell'esame dell'art. 92 delle Tariffe la congiunzione o ivi parlandosi di natura e genere della merce.

Imperocchè secondo il citato articolo la richiesta di spedizione deve portare unitamente agli altri requisiti ivi tassativamente prescritti, la descrizione della spedizione, cioè se trattisi di merci la qualità dell'imballaggio, *il genere e la natura* ed il relativo peso; se la natura della merce, siccome la parola stessa esprime tiene alla essenza di essa, il genere indica la sue caratteristiche qualità che la distinguono da qualsiasi altra merce, fosse pure della stessa natura.

Ciò risponde al concetto che del genere si ha in commercio quando trattasi di un prodotto dell'industria, differenziandosi un genere dall'altro per le speciali qualità che l'arte della industria a ciascun prodotto imprime.

Che il genere della merce ne esprima le qualità è fatto vi è maggiormente palese dall'art. 140 primo comma delle tariffe ordinarie e 5 delle condizioni per l'applicazione delle tariffe speciali, dove trattandosi dell'obbligo di indennizzo per parte dell'amministrazione delle cose trasportate e perdute, si dichiarò che l'amministrazione stessa ne corrisponde il valore sulla base del prezzo corrente della merce della stessa natura o qualità.

Che ove l'opinione della difesa dello Zaccheo accettata dai primi giudici dovesse seguirsi il disposto del primo comma dell'articolo 93 delle tariffe non avrebbe senso e sarebbe in contraddizione col precedente articolo 92 prescrivendosi che « *le merci devono essere dichiarate esattamente escludendosi in modo assoluto le denominazioni generiche* ».

Ed in effetti nella nota di spedizione di cui si discute non vi ha affatto denominazione generica perchè la parola: « cuoio » individualizza abbastanza chiaramente la natura e qualità della merce, cioè pelle bovina conciata, che non è poi il genere delle pelli colorate o verniciate, sapendosi che le pelli grezze diventano cuoio perchè sottoposte ad un primo trattamento che le rende imputrescibili laddove trattate ulteriormente con operazioni di tintura, coloritura e verniciatura diventano un genere rifinito e diverso, ossia pelli colorate e verniciate. Orbene, essendosi nella nota di spedizione descritta la merce come pelli conciate è ovvio che la responsabilità dell'amministrazione giusta l'articolo 5 delle condizioni per l'applicazione delle tariffe speciali, è limitata al valore della merce perduta calcolata sulla base del prezzo corrente

della merce della stessa natura e qualità al luogo e nel tempo dell'accettazione del trasporto, ecc.

Che se lo Zaccheo, fosse pure per errore denunciò una merce di qualità diversa da quella descritta nella nota di spedizione non è desso un motivo per cui egli possa pretendere il rimborso del danno corrispondente al valore della merce effettivamente perduta, più che di quella dichiarata; vi osta l'articolo 143 delle tariffe.

Nè si dica che tale articolo si riferisce alle false dichiarazioni cioè a quelle fatte dolosamente; imperocchè, se la dichiarazione dolosamente fatta dà lugo alle sopratasse di che all'articolo 10, quello semplicemente non rispondente alla realtà, dato il carattere della disposizione e posto in correlazione con le altre disposizioni sopra richiamate, pone l'amministrazione in diritto di non dovere indennità maggiori di quella corrispondente alla merce dichiarata dallo speditore.

Dalle premesse considerazioni, discende che la prova testimoniale disposta dai primi giudici circa la reale qualità della merce perduta n. 963 di piedi di vitello al cromo del prezzo di acquisto di essa sulla piazza di Roma non era ammissibile come irrilevante.

ORDINANZA.

Commissario degli alloggi - Trasloco di agente ferroviario subingresso di altro agente nell'appartamento - Sentenza di sfratto - Sospensione.

N. 4001 - Commissario delle abitazioni per il Comune di Milano.

Vista l'istanza del sig. Chiti Guido, perchè sia sospeso lo sfratto dai locali occupati da esso richiedente con la propria famiglia nella casa in via Principe Umberto 16 di Milano, sfratto intimato con precetto 2 febbraio 1921 per il 12 febbraio successivo dai signori fratelli Dubini Angelo, Alberto ed Ercole, domiciliati presso e nello studio del loro procuratore avv. Tito Chiarini in via Spiga 32, nella loro qualità di proprietari, in forza

della sentenza in data 15 dicembre 1920 pronunziata dal Pretore del VI Mandamento di Milano.

Ritenuto che il Chiti Guido, Capo deposito delle ferrovie dello Stato trasferito, per ragioni di servizio, da Firenze a Milano, ebbe cessione dell'appartamento suindicato dal sig. Grenci Bruno, altro impiegato ferroviario a sua volta trasferito da Milano a Caltanissetta.

Che questa cessione avvenne a seguito di tassative e generali disposizioni emanate dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio Materiale e Trazione, circolare 3 settembre 1920, T. V. 817/40335/240) e facenti obbligo ai propri agenti traslocati da una in altra sede, di mettere l'alloggio di cui godessero a disposizione dell'Amministrazione ferroviaria per farvi subentrare gli agenti destinati a sostituirli.

Che la norma surrichiamata sia pure d'indole interna per gli agenti ferroviari appare dettata dalla necessità di attenuare, per quanto possibile, un grave intralcio pel funzionamento stesso di un così complesso organismo spesso costretto a rinunziare a pur indispensabili movimenti di personale per l'impossibilità di far trovare ad esso un'abitazione nelle nuove sedi.

Si tratta quindi di una ragione d'interesse pubblico cui questo Uffizio che da motivi di interesse generale trae appunto origine e vita, deve dare il suo appoggio.

Che se il proprietario dell'appartamento in questione non riconoscendo siffatte ragioni superiori al proprio tornaconto individuale e, negando il proprio consenso al subingresso del Chiti al posto del Grenci, provocò una sentenza che ordinava lo sfratto dello stesso Chiti dai locali da esso occupati, tuttavia le superiori ragioni sopra esposte giustificano pienamente una sospensione dello sfratto per il periodo massimo in cui tale provvedimento è consentito:

P. S. M. — Visti gli articoli 2 Regio decreto 4 gennaio 1920, n. 1 e 11 Regio decreto 16 gennaio 1921, n. 13.

ORDINA:

sospendersi l'esecuzione dello sfratto di cui sopra;

essere valida la cessione della locazione dell'appartamento

di cui sopra da parte del sig. Grenci Bruno al sig. Ghiti Guido;

considerarsi il Ghiti Guido come diretto conduttore dell'appartamento in questione nei confronti dei signori Dubini alle condizioni stesse del precedente locatario e per tutto il periodo consentito dalle proroghe di legge.

Il Commissario: f.o MONTANARI (1).

---

(1) Merita di essere segnalata la suestesa ordinanza del Commissario degli alloggi di Milano il quale nella esatta concezione dei supremi interessi cui si informa l'istituto del Commissario delle abitazioni equamente tutela, in contrasto colle ragioni private, le speciali esigenze di un pubblico servizio come quello ferroviario.

ANNO XIV - N. 15

14 APRILE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(6333) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE 7 *aprile* 1921, *n.* 368, *che stabilisce i nuovi quadri di classificazione degli stipendi per il personale delle ferrovie dello Stato, e apporta altresì modificazioni alla legge organica delle ferrovie medesime* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

A partire dal 1° marzo 1920 vanno in vigore per il personale stabile e in prova delle ferrovie dello Stato i quadri di classificazione degli stipendi allegati alla presente legge.

Art. 2.

I quadri di classificazione di cui all'articolo precedente, si applicano *ad personam* ai funzionari iscritti nel ruolo di vigilanza del Ministero dei lavori pubblici, i quali provengono dal cessato Regio ispettorato generale delle strade ferrate.

Alla relativa spesa sarà provveduto per decreto Reale con un aumento di lire 10 a chilometro sulla tassa di sorveglianza per le ferrovie concesse all'industria privata e di lire 5 a chilometro sull'analoga tassa per le tramvie.

Art. 3.

Negli stipendi indicati nei quadri di classificazione annessi alla presente legge restano compenetrati:

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 13 aprile 1921, n. 87.

a) gli aumenti di stipendio o paga di cui al decreto luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107;

b) gli aumenti di stipendio o paga di cui ai decreti luogotenenziali 11 giugno 1919, n. 913 e 11 giugno 1919, n. 1023;

c) l'anticipo di cui all'articolo 3 del Regio decreto legge 2 maggio 1920, n. 615, aumentato dell'equivalente importo di ricchezza mobile;

d) la somma di lire 800 annue, aumentata dell'equivalente importo di ricchezza mobile, e per le guardabarriere, la somma di lire 180 annue, corrispondenti ad una parte dell'indennità caro viveri di cui ai decreti luogotenenziali 18 agosto 1918, n. 1145 e 14 settembre 1918, n. 1314 (art. 9);

e) le competenze accessorie, aumentate dell'equivalente importo dell'imposta di ricchezza mobile, indicate nelle annotazioni ai detti quadri.

A datare dal 1° marzo 1920 non sono più corrisposti gli aumenti, l'anticipo, le indennità e le competenze accessorie sopraindicate al personale di cui trattasi.

Art. 4.

Agli agenti stabili all'atto dell'iscrizione nei nuovi quadri sarà accordato l'acceleramento indicato nell'annotazione ai quadri medesimi.

Il ministro dei lavori pubblici stabilirà le norme per l'iscrizione del personale nei nuovi quadri di classificazione in base allo stipendio o paga di cui gode e della anzianità di tale godimento, tenuto conto di quanto stabiliscono il precedente articolo 3 e il precedente comma del presente articolo.

Art. 5.

Le somme che per il periodo intercedente fra il 1° marzo 1920 e la data della effettiva liquidazione degli arretrati saranno state corrisposte per i titoli di cui al precedente articolo 3, e che a' sensi dello stesso articolo sono da compenetrarsi negli stipendi, saranno dedotte dall'ammontare degli arretrati spettanti agli a-

genti stessi. Per quanto riguarda gli arretrati per le competenze accessorie di cui al punto e) del precedente articolo 3, il conguaglio sarà fatto con norme semplificative che verranno stabilite dal Direttore generale.

Con decreto Reale sarà stabilito il trattamento da farsi alle manovali (donne) per il periodo dalla loro sistemazione in prova, in base al Regio decreto 8 luglio 1920, n. 993, sino al 28 febbraio 1920.

Art. 6.

Sarà provveduto mediante decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, alla emanazione di un nuovo « regolamento del personale delle ferrovie dello Stato » e relative « disposizioni sulle competenze accessorie » in sostituzione di quello approvato con decreto-legge luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, e delle modificazioni in esso introdotte con successivi decreti.

Art. 7.

Sarà provveduto con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, a stabilire con criteri analoghi a quelli indicati nell'articolo 3, e con decorrenza 1° marzo 1920, le retribuzioni del personale provvisorio e di quello del ruolo aggiunto in sostituzione di quelle indicate nell'articolo 6 e nella tabella *A*) del « Regolamento per il personale provvisorio ed aggiunto » approvato con decreto luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393.

Sono applicabili anche al personale del ruolo aggiunto le norme dell'articolo 4 della presente legge.

Sarà pure provveduto con decreto Reale ad emanare un nuovo regolamento per il personale provvisorio e ad estendere al personale del ruolo aggiunto, in quanto siano applicabili, le norme del regolamento del personale dei ruoli organici, in sostituzione di quelle contenute nel regolamento suindicato.

Art. 8.

Ai sottoindicati articoli della legge 7 luglio 1907, n. 429, mo-

dificati col Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, sono apportate le seguenti modificazioni:

Ai paragrafi 4°, 5°, 6°, 8°, dell'articolo 6 sono sostituiti i seguenti:

Paragrafo 4°) « approva i progetti per lavori sulle linee e dipendenze e le provviste d'importo superiore a lire 200,000 ».

Paragrafo 5°) « approva i contratti ad asta pubblica ed a licitazione privata d'importo superiore a lire 100.000 e quelli a trattativa privata d'importo superiore a lire 40.000, a norma dell'articolo 31 ».

Paragrafo 6°) « autorizza liti attive ed approva transazioni quando il valore dell'oggetto controverso o transatto superi lire 75.000.

« Il direttore generale informerà in ogni adunanza il Consiglio delle liti nelle quali l'Amministrazione fosse convenuta negli anzidetti limiti di valore, e darà notizia sommaria di quelle di valore inferiore ».

Paragrafo 8°) « approva le convenzioni per servitù temporanea ed approva le vendite e le permute di relitti di terreni e di altri immobili facenti parte del patrimonio ferroviario, previo il nulla osta dell'Amministrazione demaniale, quando il valore della parte da cedersi superi le lire 40.000.

« Di queste vendite e permute sarà dato conto nella relazione di cui all'articolo 9 ».

All'articolo 7 è sostituito il seguente:

« La Direzione generale, oltre che dai servizi dell'esercizio movimento e traffico, materiale e trazione, lavori, è costituita da servizi centrali e da unità speciali, il cui numero è determinato per decreto Reale, previo parere del Consiglio d'amministrazione.

« La Direzione generale ha sede in Roma. Però taluni servizi ed uffici dipendenti, pur facenti parte della Direzione suddetta, possono eccezionalmente, e finchè ciò si renda necessario, aver sede provvisoria in altre città del Regno ».

Articolo 10, lettere *d*), *f*), *h*); — sostituite come segue:

« *d*) Approva i progetti di lavori sulle linee e dipendenze di importo non superiore alle lire 200.000 nonchè le provviste fino allo stesso limite;

« *f*) approva i contratti ad asta pubblica ed a licitazione

privata di importo fino a lire 100.000 e quelli a trattativa privata di importo fino a lire 40.000;

« h) autorizza liti attive e approva transazioni, quando il valore dell'oggetto controverso o transatto non superi le lire 75.000 ».

Art. 29, 2° capoverso, sostituito come segue:

« Tali mandati non possono eccedere la somma di lire 200.000 ed i relativi rendiconti mensili sono presentati alla ragioneria per riscontro alla Corte dei conti ».

Art. 31, 4° e 5° comma, sostituiti come segue:

« E' ammessa la trattativa privata:

« *a*) con approvazione del Direttore generale nei casi di contrattazione di importo non superiore a lire 200.000 anche se ripartite in più anni;

« *b*) con deliberazione motivata dal Consiglio d'amministrazione nei casi di contrattazione di importo superiore a lire 200.000.

« La deliberazione del Consiglio, quando si tratta di contrattazione di importo superiore a lire 500.000, dovrà riportare l'approvazione del ministro dei lavori pubblici. Tale approvazione non occorre per le forniture, ecc. ».

All'articolo 76 è sostituito il seguente:

« Per tutti i lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato, quando i beni da espropriare siano contenuti entro una zona di larghezza non superiore a metri 50 dal confine della ferrovia, la pubblica utilità viene dichiarata con decreto del ministro dei lavori pubblici, previa pubblicazione a norma di legge e approvazione dei relativi progetti da parte del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato o del Direttore generale, secondo la competenza stabilita negli articoli 6 e 10 della presente legge.

« Quando i beni da espropriare eccedono il detto limite, la pubblica utilità dei lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato viene dichiharata con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di Stato, previa pubblicazione a norma di legge e approvazione dei relativi progetti da parte del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato o del Direttore generale, secondo la competenza come al precedente comma.

« Per i lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato la dichiarazione di urgenza e indifferibilità di cui all'articolo 71 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificato dalla legge 18 dicembre 1899, n. 5188, sarà fatta con decreto del ministro dei lavori pubblici, udito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie o il Direttore generale secondo la competenza come al comma primo ».

Art. 79. Aggiungere tra il penultimo e l'ultimo capoverso:

« Nelle cause civili e commerciali di competenza dei Tribunali e delle Corti d'appello, l'Amministrazione potrà, per la costituzione in giudizio, per provvedere ai differimenti, per la spedizione per sentenza, avvalersi di agenti amministrativi abilitati all'esercizio della professione di procuratore, munendoli di apposita delega ».

Art. 9.

Le modificazioni agli articoli 6, 10, 29 e 31, della legge 7 luglio 1907, n. 429, sancite con l'articolo 8 della presente legge, avranno vigore soltanto per un biennio.

Art. 10.

Le disposizioni contenute nei precedenti articoli 8 e 9 saranno contemplate nella formazione del testo unico preveduto dall'articolo 26 della legge 23 luglio 1914, n. 742..

Art. 11.

Il personale proveniente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e che in virtù del Regio decreto n. 19 del 22 gennaio 1914, passò nei ruoli del Ministero delle colonie o di amministrazioni coloniali, potrà, entro tre mesi dalla promulgazione della presente legge, far domanda di tornare nei ruoli dai quali è provenuto.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 7 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE.

PEANO — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

Quadri di classificazione per il

Num. del grado	QUALIFICHE	Stipendi minimo	Stipendi massimo	Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni, progressivi 0	1	2	3	4	5	6	7
1	Ispettori superiori di 1ª cl.										
»	Capi servizio	21,000	27,000								
»	Capi compartimento di 1ª classe			Gli aumenti sono corrisposti secondo i criteri							
2	Ispettori superiori di 2ª cl.										
»	Sotto capi servizio	19,000	23,500								
»	Capi compartimento di 2ª cl.										
3	Capi divisione	17,000	22,500	17,000	18,000	19,000	—	20,000	—	21,000	—
4	Ingegneri capi										
»	Ispettori capi	15,000	21,000	15,000	16,000	17,000	—	18,000	—	19,000	—
»	Cassieri principali										
5	Ingegneri, Ispettori, Avvocati, Medici, Cassieri di 1ª cl. *	14,000	18,000	14,000	—	15,000	—	16,000	—	17,000	—
»	Ingegneri, Ispettori (1)	11,000	17,000	11,000	11,500	—	12,000	—	13,000	—	14,000
»	Avvocati, Medici										
»	Ispettori (2)	10,500	17,000	10,500	—	11,000	—	12,000	—	13,000	—
»	Ispettori (3)	10,000	17,000	10,000	—	10,500	—	11,000	—	12,000	—
»	Cassieri										

* Qualifiche da conferirsi agli Ingegneri, Ispettori, Avvocati, Medici, Cassieri, meritevoli, aventi quelli trascorsi nella qualifica di Allievo ispettore).

(1) Se assunti in seguito a pubblico concorso con laurea di Ingegnere, oppure con altre lauree in

(2) Se assunti in seguito a pubblico concorso con laurea di Dottore in legge o con diploma in

(3) Se provenienti da gradi inferiori.

Tabella A.

personale delle ferrovie dello Stato.

fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri sottoindicati											*Annotazioni*
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
discrezionali del Consiglio d'Amministrazione.											Conglobato il premio di cointeressenza di cui all'art. 3 del D.-L. L. 11 giugno 1919, n. 1023.
22,000	—	22,500	—	—	—	—	—	—	—	—	Id. id.
—	20,000	—	—	21,000	—	—	—	—	—	—	Id. id.
—	18,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Id. id.
—	15,000	—	—	16,000	—	—	17,000	—	—	—	Id. id.
14,900	—	15,000	—	—	16,000	—	—	17,000	—	—	Id. id.
13,000	—	14,000	—	15,000	—	—	16,000	—	—	17,000	Id. id.

stipendio di almeno 13,000 lire da un anno e non meno di 6 anni di anzianità nel grado (compresi

materie scientifiche e titoli speciali per particolari funzioni.
scienze sociali o con laurea conseguita in Istituti superiori commerciali.

Num. del grado	QUALIFICHE	Stipendi minimo	Stipendi massimo	Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni, progressivi 0	1	2	3	4	5	6	7
	Personale degli Uffici.										
6	Segretari capi										
»	Sotto ispettori										
»	Sotto cassieri	**11,400**	**14,400**	11,400	11,700	12,000	12,300	12,600	—	13,200	—
»	Segretari tecnici capi										
»	Disegnatori capi (*a*)										
7	Segretari principali										
»	Revisori principali										
»	Segretari tecnici principali	**10,500**	**13,800**	10,500	10,800	11,100	11,400	11,700	12,000	12,300	12,600
»	Disegnatori principali (*a*)										
8	Segretari di 1ª classe										
»	Revisori										
»	Segretari tecnici di 1ª cl.	**9,300**	**12,900**	9,300	9,600	9,900	10,200	10,500	10,800	11,100	11,400
»	Disegnatori di 1ª classe (*a*)										
»	Assistenti dei lavori principali										
9	Segretari										
»	Segretari tecnici										
»	Disegnatori (*a*)	**7,500**	**11,100**	7,500	7,800	8,100	8,400	8,700	9,000	9,300	9,600
»	Assistenti dei lavori di 1ª classe										

(*a*) **Vedi annotazione n. 4.**

TABELLA B.

fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri sottoindicati									*Annotazioni*
8	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	
13,800	—	**14,400**	—	—	—	—	—	—	Conglobato il premio di cointeressenza di cui all'art. 3 del D.-L. L. 11 giugno 1919, n. 1023.
—	**13,200**	—	—	**13,800**	—	—	—	—	Id. id.
11,700	**12,000**	**12,300**	—	**12,600**	—	**12,900**	—	—	Id. id.
9,900	—	**10,200**	—	**10,500**	—	**10,800**	—	**11,100**	Id. id.

Num. del grado	QUALIFICHE	Stipendi minimo	Stipendi massimo	Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni, progressivi 0	1	2	3	4	5	6	7
10	Aiutanti disegnatori (a) .	**7,500**	**10,500**	7,500	7,800	8,100	8,400	8,700	9,000	—	9,300
»	Assistenti dei lavori . . .										
»	Scrivane principali	**7,200**	**9,900**	7,200	7,500	7,800	8,100	—	8,400	—	8,700
»	Applicati	**7,500**	**10,500**	7,500	7,800	8,100	8,400	8,700	9,000	—	9,300
11	Scritturali di 1ª classe . .	**6,900**	**9,000**	6,900	—	7,200	—	7,500	—	7,800	—
»	Sorveglianti dei lavori . .										
»	Scrivane	**6,600**	**8,700**	6,600	—	6,900	—	7,200	—	7,500	—
»	Uscieri capi	**7,200**	**9,300**	7,200	—	7,500	—	7,800	—	8,100	—
»	Ripartitori documenti . . .										
»	Aiutanti applicati	**6,900**	**9,000**	6,900	—	7,200	—	7,500	—	7,800	—
12	Uscieri di 1ª classe . . .	**6,900**	**8,700**	6,900	—	7,200	—	7,500	—	7,800	—
»	Scritturali	**6,600**	**8,400**	6,600	—	6,900	—	7,200	—	7,500	—
13	Uscieri	**6,750**	**8,100**	6,750	—	6,900	—	7,200	—	7,500	—
14	Inservienti (uomini) . . .	**6,600**	**7,950**	6,600	—	6,900	—	7,200	—	—	7,500
»	Inservienti (donne)	**4,200**	**5,700**	4,200	—	4,500	—	—	4,800	—	—
	Personale delle Stazioni										
5	Sopraintendenti	**12,000**	**15,300**	12,000	12,600	13,200	13,800	—	14,400	—	15,000
6	Capi stazione principali . .	**11,400**	**14,400**	11,400	11,700	12,000	12,300	12,600	—	13,200	—
»	Capi gestione principali .										
7	Capi stazione di 1ª classe .	**11,100**	**13,800**	11,100	11,400	11,700	12,000	12,300	12,600	—	13,200
»	Capi gestione di 1ª classe										
»	Capi telegrafisti principali .										

(a) **Vedi annotazione n. 4.**

TABELLA B.

fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri sottoindicati									Annotazioni
8	9	10	11	12	13	14	15	16	
—	9,600	—	9,900	—	10,200	—	10,500	—	Conglobato il premio di cointeressenza di cui al-l'art. 3 del D.-L. L. 11 giugno 1919, n. 1023.
—	9,000	—	9,300	—	9,600	—	9,900	—	Id. id.
—	9,000	—	9,900	—	10,200	—	10,500	—	Id. id.
8,100	—	8,400	—	8,700	—	9,000	—	—	Id. id.
7,800	—	8,100	—	—	8,400	—	—	8,700	Id. id.
8,400	—	8,700	—	9,000	—	—	—	—	Id. id.
8,100	—	8,400	—	8,700	—	9,000	—	—	Id. id.
8,100	—	8,400	—	—	8,700	—	—	—	Id. id.
7,800	—	—	8,100	—	—	8,400	—	—	Id. id.
—	7,800	—	—	8,100	—	—	—	—	Id. id.
—	—	7,800	—	—	7,950	—	—	—	Id. id.
5,100	—	—	5,400	—	—	—	5,700	—	
—	15,300	—							
13,800	—	14,400							
—	—	13,800							

Num. del grado	QUALIFICHE	STIPENDI		Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni, progressivi							
		minimo	massimo	0	1	2	3	4	5	6	7
8	Capi stazione										
»	Capi gestione	**9,300**	**12,900**	9,300	9,600	9,900	10,200	10,500	10,800	11,100	**11,400**
»	Capi telegrafisti										
9	Sottocapi	**7,500**	**11,100**	7,500	7,800	8,100	8,400	8,700	9,000	9,300	**9,600**
10	Commessi di 1a classe . .	**7,500**	**10,500**	7,500	7,800	8,100	8,400	8,700	9,000	—	**9,300**
»	**Capi fermata di 1a classe**	**7,800**	**10,500**	7,800	8,100	8,400	8,700	—	9,000	—	**9,300**
11	Capi fermata	**6,900**	**9,000**	6,900	7,200	—	7,500	—	7,800	—	**8,100**
»	Commessi	**6,900**	**9,000**	6,900	—	7,200	—	7,500	—	7,800	—
»	Manovratori capi	**7,200**	**9,300**	7,200	7,500	7,800	8,100	—	8,400	—	**8,700**
»	Deviatori capi	**7,200**	**9,300**	7,200	7,500	7,800	—	8,100	—	8,400	—
»	Assistenti capi merci e materiale	**6,900**	**9,000**	6,900	7,200	—	7,500	—	7,800	—	**8,100**
»	**Assistenti capi sale . . . .**	**6,750**	**8,700**	6,750	6,900	—	7,200	—	7,500	—	**7,800**
12	**Assistenti merci e materiale . . . .**	**6,750**	**8,700**	6,750	6,900	—	7,200	—	7,500	—	**7,800**
«	Assistenti sale	**6,600**	**8,400**	6,600	—	6,900	—	7,200	—	7,500	—
»	Capi squadra manovratori	**6,900**	**8,700**	6,900	7,200	—	7,500	—	7,800	—	**8,100**
»	Capi squadra deviatori . .	**6,900**	**8,700**	6,900	—	7,200	—	7,500	—	7,800	—
13	Manovratori	**6,600**	**8,400**	6,600	—	6,900	—	7,200	—	7,500	—
»	Deviatori	**6,600**	**8,400**	6,600	—	6,900	—	7,200	—	7,500	—
14	Manovali	**6,300**	**7,950**	6,300	—	6,600	—	6,900	—	—	**7,200**

TABELLA **B.**

fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri sottoindicati									*Annotazioni*
8	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	
11,700	12,000	12,300	—	12,600	—	12,900	—	—	
9,900	—	10,200	—	10,500	—	10,800	—	11,100	
—	9,600	—	9,900	—	10,200	—	10,500	—	
—	9,600	—	9,900	—	10,200	—	10,500	—	
—	8,400	—	8,700	—	9,000	—	—	—	
8,100	—	8,400	—	8,700	—	9,000	—	—	
—	9,000	—	9,300	—	—	—	—	—	
8,700	—	9,000	—	9,300	—	—	—	—	
—	8,400	—	8,700	—	9,000	—	—	—	
—	8,100	—	8,400	—	8,700	—	—	—	
—	8,100	—	8,400	—	—	8,700	—	—	
7,800	—	—	8,100	—	—	8,400	—	—	
—	8,400	—	8,700	—	—	—	—	—	
8,100	—	8,400	—	8,700	—	—	—	—	
7,800	—	8,100	—	8,400	—	—	—	—	
7,800	—	8,100	—	—	8,400	—	—	—	
—	—	7,500	—	—	7,800	—	—	7,950	

Num. del grado	QUALIFICHE	Stipendi		Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni, progressivi							
		minimo	massimo	0	1	2	3	4	5	6	7
	Personale dei Treni.										
7	Capi personale viaggiante principali	**11,100**	**13,500**	11,100	11,400	11,700	12,000	12,300	12,600	12,900	13,200
»	Controllori viaggiante principali	**9,300**	**11,700**	9,300	9,600	9,900	10,200	10,500	10,800	11,100	11,400
8	Capi personale viaggianti di 1a classe	**9,900**	**12,600**	9,900	10,200	10,500	10,800	11,100	11,400	11,700	12,000
»	Controllori viaggianti di 1a classe	**8,400**	**11,100**	8.400	8,700	9,000	9,300	9.600	9,900	10,200	10,500
9	Capi personale viaggiante	**9,300**	**12,000**	9,300	9,600	9,900	10,200	10,500	10,800	11,100	—
»	Controllori viaggianti	**7,800**	**10,500**	7,800	8,100	8,400	8,700	9,000	9.300	9,600	—
10	Conduttori capi	**7,200**	**9,450**	7,200	7,500	7,800	8,100	8,400	8,700	9,000	—
11	Conduttori principali	**6,900**	**9,000**	6,900	7,200	7,500	—	7,800	—	8,100	—
12	Conduttori { ai viaggiatori / ai treni merci }	**6,900**	**8,700**	6,600	6,900	—	7,200	—	7,500	—	7,800
13	Frenatori	**6,450**	**8,400**	6,450	6,600	—	6,900	—	7,200	—	7,500
14	Manovali	**6,300**	**7,950**	6,300	—	6,600	—	6,900	—	—	7,200
	Personale di Macchina										
5	Sopraintendenti	**13,200**	**16,500**	13,200	13,800	14,400	15,000	—	15,600	—	16,200
6	Capi deposito principali	**12,900**	**15,300**	12,600	—	13,200	—	13,800	—	14,400	—
7	Capi deposito di 1a classe	**12,300**	**14,700**	12,300	12,600	—	13,200	—	13,800	—	14,400
8	Capi deposito	**11,400**	**14,160**	11,400	11,700	12,000	—	12,600	—	13,200	—

Tabella B.

fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri sottoindicati									Annotazioni
8	9	10	11	12	13	14	15	16	
—	13,500	—	—	—	—	—	—	—	Conglobato il premio di cui all'art. 135 delle disposizioni sulle competenze accessorie.
—	11,700	—	—	—	—	—	—	—	
—	12,300	—	12,600	—	—	—	—	—	Id. id.
—	10,800	—	11,100	—	—	—	—	—	
11,400	—	11,700	—	12,000	—	—	—	—	Id. id.
9,900	—	10,200	—	10.500	—	—	—	—	
9,300	—	9,450	—	—	—	—	—	—	
8,400	—	8,700	—	—	9,000	—	—	—	
—	8,100	—	—	8 400	—	—	8,700	—	
—	—	7,800	—	—	8,100	—	—	8,400	
—	—	7,500	—	—	7,800	—	—	7,950	
—	16,500	—	-	—	—	—	—	—	Conglobato il premio di cointeressamento di cui all'art. 178 D. C. A. in L. 1200.
15,000	15,300	—	—	—	—	—	—	—	Id. id.
—	14,700	—	—	—	—	—	—	—	Id. id.
13,800	—	14,100	—	—	—	—	—	—	Id. id.

Num. del grado	QUALIFICHE	Stipendi minimo	Stipendi massimo	Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni progressivi: 0	1	2	3	4	5	6	7
10	Macchinisti treni a vapore	**9,900**	**12,900**	9,900	10,200	10,500	10,800	—	11,400	—	12,000
»	Macchinisti treni elettrici										
11	Macchinisti tradotte e manovre	**9,300**	**11'400**	9,300	9,600	9,900	—	10,200	—	10,500	—
»	Fuochisti	**8,400**	**10,500**	8,400	—	8,700	—	9,000	—	9,300	—
»	Assistenti treni elettrici . .										
12	Capi squadra accenditori e manovali	**7,800**	**9,450**	7,800	—	8,100	—	8,400	—	8,700	—
	Capi squadra accudienti e manovali										
13	Accenditori	**6,900**	**8,400**	6,900	—	7,200	—	7,500	—	7,800	—
»	Accudienti										
	Personale di linea.										
10	Sorveglianti della linea . .	**7,500**	**10,200**	7,500	7,800	8,100	8,400	8,700	9,000	9,300	—
12	Capi squadra cantonieri .	**6,900**	**8,700**	6,900	—	7,200	—	7,500	—	7,800	—
13	Cantonieri di 1a classe . .	**6,600**	**8,100**	6,600	—	6,900	—	200	—	—	7,500
»	Guardablocco										
14	Guardiani	**6,300**	**7,950**	6,300	6,450	6,600	—	6,900	—	—	7,200
»	Cantonieri										
»	Guardabarriere (donne) . .	**4**	**5**	**paga giornaliera in relazione al posto**			—	—	—	—	—

TABELLA 8.

fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri sottoindicati									Annotazioni
8	9	10	11	12	13	14	15	16	
—	12,600	—	12,900	—	—	—	—	—	Conglobata parte delle competenze accessorie di cui agli art. 98-114 ultimo comma e 115 D. C. A., ed il soprassoldo di cui al R. D. 25 luglio 1920, n. 1052, in L. 2400.
10,800	—	11,100	—	11,400	—	—	—	—	Id. id. in L. 1920.
9,600	—	9,900	—	—	10,200	--	—	10,500	Id. id. in L. 1680.
9,000	—	9,300	9,450	—	—	—	—	—	Conglobato il premio di cui l'art. 180 D. C. A. in L. 920.
—	8,100	—	—	8,400	—	—	—	—	Id. id. in L. 320
9,600	—	9,900	—	10,200	—	—	—	.	
8,100	—	8,400	—	8,700	—	—	—	—	
—	—	7,800	—	—	8,100	—	-	—	
—	—	7,500	—	—	7,800	—	7,950	—	
—	—	—	—	—	—	—	—		

Num. del grado	QUALIFICHE	STIPENDI		Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni, progressivi							
		minimo	massimo	0	1	2	3	4	5	6	7
	Personale degli Approvvigionamenti.										
6	Capi magazzino di 1ª cl. .	**11,400**	**14,400**	11,400	11,700	12,000	12,300	12,600	—	13,200	—
7	Capi magazzino	**10,500**	**13,800**	10,500	10,800	11,100	11,400	11,700	12,000	12,300	12,600
»	Gerenti principali										
8	Segretari di 1ª dei magazzini	**9,300**	**12.900**	9,300	9,600	9,900	10,200	10,500	10,800	11,100	11,400
»	Gerenti di 1ª classe . . .										
9	Segretari dei magazzini . .	**7,500**	**11,100**	7,500	7,800	8,100	8,400	8,700	9,000	9,300	9,600
»	Gerenti										
10	Commessi di 1ª cl. dei magazzini	**7,500**	**10,500**	7,500	7,800	8,100	8,400	8,700	9,000	—	9,300
11	Commessi dei magazzini . .	**6,900**	**9,000**	6,900	—	7,200	—	7,500	—	7,800	—
12	Capi squadra dei magazzini	**6,600**	**8,400**	6,600	—	6,900	—	7,200	—	7,500	—
14	Manovali	**6,300**	**7,950**	6,300	—	6,600	—	6,900	—	—	7,200
	Personale di Custodia										
11	Custodi capi	**7,500**	**9,300**	7,500	—	7,800	—	8,100	—	8,400	—
»	Guardaportoni . . . . . ,										
12	Custodi	**7,200**	**8,400**	7,200	—	7,500	—	—	7.800	—	—

TABELLA B.

fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri sottoindicati									Annotazioni
8	9	10	11	12	13	14	15	16	
13,800	—	14,400	—	—	—	—	—	—	Conglobato il premio di cointeressenza di cui all'art. 3 del D.-L. L. 11 gno 1919, n. 1023.
—	13,200	—	—	13,800	—	—	—	—	Id. id.
11,700	12,000	12,300	—	12,690	—	12,900	—	—	Id. id.
9,900	—	10,200	—	10,500	—	10,800	—	11,100	Id. id.
—	9,600	—	9,900	—	10,200	—	10,500	—	
8,100	—	8,400	—	8,700	—	9,000	—	—	
7,800	—	—	8,100	—	—	8,400	—	—	
—	—	7,500	—	—	7,800	—	—	7,950	
8,700	—	9,000	—	9,300	—	—	—	—	Conglobato il premio di cui all'art. 204 D. C. A., ed all'art. 17-*bis* delle Disposizioni supplementari, in lire 400.
8,100	—	—	—	8,400	—	—	—	—	Id. id. in L. 320.

Num. del grado	QUALIFICHE	Stipendi		Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni, progressivi							
		minimo	massimo	0	1	2	3	4	5	6	7
	Personale di Manovalanza.										
12	Capi squadra manovali . .	**6,900**	**8,700**	6,900	—	7,200	—	7,500	—	7,800	—
14	Manovali	**6,300**	**7,950**	6,300	—	6,600	—	6,900	—	—	7,200
	Personale del Traghetto di Venezia										
11	Padroni	**7,200**	**9 000**	7,200	7,500	—	7,800	—	8,100	—	8,400
»	Capi fuochisti										
12	Capi squadra	**6,600**	**8,400**	6,600	—	6,900	—	7,200	—	7,500	—
»	Fuochisti										
14	Marinai	**6,300**	**7,950**	6,300	—	6,600	—	6,900	—	—	7,200
	Personale Tecnico ed Operaio.										
6	Capi tecnici principali . .	**12,600**	**15,300**	12,600	—	13,200	—	13,800	—	14,400	—
7	Capi tecnici di 1ª classe .	**12,300**	**14,700**	12,300	12,600	—	13,200	—	13,800	—	14,400
8	Capi tecnici	**11,400**	**14,100**	11,400	11,700	12,000	—	12,600	—	13,200	—

TABELLA B.

fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri sottoindicati									Annotazioni
8	9	10	11	12	13	14	15	16	
8,100	—	8,400	—	8,700	—	—	—	—	
—	—	7,500	—	—	7,800	—	—	7,950	
—	8,700	—	9,000	—	—	—	—	—	
7,800	—	—	8,100	—	—	8,400	—	—	
—	—	7,500	—	—	7,800	—	—	7,950	
15,000	15,300	—	—	—	—	—	—	—	Conglobata parte del premio di cointeressamento di cui all'art. 189 D. C. A. o del compenso fisso mensile di cui all'art. 37 D. C. A. in L. 1200 nel minimo e L. 2000 nel massimo, e proporzionalmente per gli stipendi intermedi.
—	14,700	—	—	—	—	—	—	—	Id. id.
13,800	—	14,100	—	—	—	—	—	—	Id. id.

Num. del grado	QUALIFICHE	Stipendi minimo	Stipendi massimo	Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni progressivi 0	1	2	3	4	5	6	7
10	Capi squadra { operai . . / verificatori }	9,600	12,300	9,600	9,900	10,200	10,500	10,800	11,100	11,400	—
11	Sotto capi squadra operai	8,700	11,400	8,700	9,000	9,300	9,600	9,900	—	10,200	—
»	Verificatori.										
12	Fuochisti conduttori di caldaie e motori	7,800	9,300	7,800	—	8,100	—	8,400	—	8,700	—
»	Operai di 1ª classe	8,100	11,100	8,100	8,400	8,700	9,000	9,300	—	9,600	—
13	Operai	7,650	10,200	7,650	7,800	8,100	—	8,400	—	8,700	—

Tabella B.

fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri sottoindicati									*Annotazioni*
8	9	10	11	12	13	14	15	16	
11,700	—	12,000	—	12,300	—	—	—	—	Conglobata parte del premio di cointeressamento di cui all'art. 189 D. C. A. o del compenso fisso mensile di cui all'articolo 37 D. C. A. in lire 1200 nel minimo e Lire 1800 nel massimo e proporzionalmente per gli stipendi intermedi.
10,500	—	10,800	—	11,100	—	11,400	—	—	Id. id. L. 1200 e L. 1600. Conglobato il premio di cointeressamento di cui all'art. 189 D. C. A. in L. 1400 nel minimo e L. 1800 nel massimo.
—	9,000	—	—	9,300	—	—	—	—	Conglobato il premio di cui all'art. 21 delle disposizioni supplementari in L. 720.
9,900	—	10,200	—	10,500	—	10,800	—	11,100	Conglobata parte del cottimo o del compenso di maggior produzione (articolo 194 D. C. A.) o del premio di cointeressamento (art. 189 D. C. A.) o del compenso fisso mensile di cui all'art. 37 D. C. A. in L. 1300 nel minimo e L. 2100 nel massimo e proporzionalmente per gli stipendi intermedi.
9,000	—	9,300	—	9,600	—	9,900	—	10,200	Id. id. in L. 1000 e L. 1700.

Ruoli

Num. del grado	QUALIFICHE	Stipendi		Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni, progressivi							
		minimo	massimo	0	1	2	3	4	5	6	7
	Personale ausiliario degli Uffici.										
7	Archivisti capi - Aiutanti capi	**10,500**	**13,200**	10,500	10,800	11.100	11,400	11,700	12,000	12,300	—
8	Archivisti - Aiutanti principali	**9,300**	**12,600**	9,300	9,600	9,900	10,200	10,500	10,800	11,100	11,400
9	Aiutanti di 1a classe	**8,100**	**10,800**	8,100	8,400	8,700	9,000	—	9,300	—	9,600
10	Aiutanti di 2a classe	**7,500**	**10,200**	7,500	7,800	8,100	8,400	8,700	9,000	—	9,300
	Personale di verifica veicoli										
13	Untori	**6,300**	**8,100**	6,300	—	6,600	—	6,900	—	7,200	—
	Personale degli scambi e manovre delle Officine e dei Depositi.										
13	Manovratori	**6,600**	**8,400**	6,600	—	6,900	—	7,200	—	7,500	—
13	Deviatori	**6,600**	**8,400**	6,600	—	6,900	—	7,200	—	7,500	—
1	Manovali (donne)	**4,200**	**5,700**	4,200	—	4,500	—	—	4,800	—	—

TABELLA B.

transitori.

fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri sottoindicati									*Annotazioni*
8	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	
12,600	—	12,900	—	13,200	—	—	—	—	Conglobato il premio di cointeressamento di cui l'art. 3 del D.-L. L. 11 giugno 1919, n. 1023.
—	11,700	—	12,000	—	12,300	—	12,600	—	Id. id.
—	9,900	—	10,200	—	10,500	—	10,800	—	Id. id.
	9,600	—	—	9,900	—	—	10,200	—	Id. id.
7,500	—	—	7,800	—	—	8,100	—	—	
7,800	—	8,100	—	8,400	—	—	—	—	
7,800	—	8,100	—	—	8,400	—	—	—	
5,100	—	—	5,400	—	—	—	5,700	—	

ANNOTAZIONI

1. — All'atto dell'applicazione dei quadri di classificazione compresi nella tabella *A* sarà concesso agli agenti stabili, che abbiano un'anzianità di servizio pari o superiore a 5 anni, un acceleramento negli stessi quadri in ragione di 3 anni per una anzianità di 5 anni; di 5 anni per un'anzianità di 25 o più anni; e un acceleramento proporzionale per le anzianità intermedie, trascurando nel computo dell'anzianità le frazioni inferiori a un anno.

2. — All'atto dell'applicazione dei quadri di classificazione compresi nella tabella *B* ciascun agente stabile che abbia un'anzianità di servizio pari o superiore a 5 anni godrà dell'acceleramento di un anno per ogni quinquennio di anzianità e proporzionalmente per le frazioni di quinquennio, escluse quelle inferiori ad un anno, con un massimo di 5 anni di acceleramento.

3. — Gli acceleramenti di cui alle precedenti annotazioni (1) e (2) saranno calcolati in base a tante quote (o frazioni) dell'aumento medio annuo virtuale risultante dai quadri stessi per la rispettiva qualifica, quanti sono gli anni (o frazioni di anno) di acceleramento concessi.

Nel calcolare l'anzianità di servizio agli effetti dell'inquadramento non si tiene conto del servizio prestato in qualità di avventizio o di straordinario nè delle interruzioni di servizio. Però se la durata del servizio prestato dall'agente in qualità di avventizio o di straordinario è superiore a 5 anni si computa nell'anzianità il servizio prestato oltre tale periodo.

Sarà invece computato il servizio prestato presso le altre amministrazioni dello Stato, nonchè il servizio militare prestato per gli agenti provenienti dai sottufficiali del Regio esercito, della Regia marina, della Regia guardia di finanza, ed in genere dei Corpi organizzati militarmente in servizio dello Stato e nominati in base ai diritti loro concessi dalle leggi vigenti.

4. — Gli attuali agenti con qualifiche di disegnatori capi di 1ª classe, disegnatori capi di 2ª classe, disegnatori principali, disegnatori di 1ª classe e disegnatori di 2ª classe conserveranno *ad personam* le proprie qualifiche restando rispettivamente nei gradi 6, 7, 8, 9 e 10 sino ad eventuale promozione.

LEGGE 7 *aprile* 1921, *n.* 369, *contenente disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionati e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Per gli agenti inscritti al fondo pensioni e sussidi per il personale delle ferrovie dello Stato che abbiano cessato dal servizio a partire dal 1° marzo 1920, la pensione annua è uguale a tanti quarantesimi dell'ammontare complessivo della somma percepita a titolo di stipendio o paga negli ultimi dodici mesi di servizio e dei relativi assegni e competenze accessorie che furono sottoposte a ritenuta, per quanti sono gli anni di servizio utile, sulle prime 8000 lire di detto ammontare, oltre a tanti cinquantesimi sopra la rimanenza.

La pensione non può in nessun caso superare le lire 12.000, nè i nove decimi della complessiva somma di cui al precedente comma e non potrà essere inferiore a lire 1800.

Per gli agenti predetti il sussidio per una sola volta di cui all'articolo 21 del testo unico 22 aprile 1909, n. 229, è uguale, a tanti dodicesimi dell'ammontare complessivo dell'ultimo stipendio a paga ragguagliata ad anno e dagli assegni e competenze accessorie che furono sottoposte a ritenuta quanti sono gli anni di servizio utile sulle prime 8000 lire, oltre a tanti quindicesimi sulla rimanente somma.

La pensione alla vedova con figli non può essere inferiore ad annue lire 1200 e quella alla vedova oppure ai soli orfani non può essere inferiore a lire 800.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 13 aprile 1921, n. 87.

Le precedenti disposizioni si applicano agli effetti finanziari dal 1° dicembre 1920.

Art. 2.

Nei riguardi degli agenti di cui all'articolo precedente ed agli effetti della liquidazione della pensione le competenze accessorie sottoposte alla ritenuta di cui al n. 3 dell'articolo 1 del Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2373, quando non siano state corrisposte per la intera durata del servizio utile, saranno computate per la pensione, anche agli effetti degli articoli 5 e 6 del decreto suddetto, nella misura indicata al detto n. 3, in base all'ammontare di quelle degli ultimi dodici mesi nei quali furono effettivamente percepite, limitatamente però ad una quota proporzionale alla durata del servizio in cui furono corrisposte o rispetto agli anni di servizio di cui al penultimo comma dell'articolo 3 del suddetto Regio decreto se il servizio utile risulti superiore.

Art. 3.

Qualora, in dipendenza di modificazioni alle tabelle organiche annesse al Regolamento del personale ferroviario, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, negli stipendi o paghe fosse effettuata la compenetrazione di competenze accessorie sottoposte a ritenuta per la pensione a norma dell'articolo 1, lettera *a*), numeri 3 e 4, del Regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, le modificazioni da introdursi nello stesso articolo in dipendenza di detta compenetrazione saranno stabilite con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 4.

Per gli agenti in servizio al 1° marzo 1920, il riconoscimento, agli effetti della pensione, di anni di servizio straordinario o di avventizio e di anni di studi superiori di cui agli articoli 10 e 11 del Regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, può essere

chiesto entre sei mesi dal giorno della pubblicazione della presente legge.

Art. 5.

Gli agenti provenienti da altre amministrazioni dello Stato in servizio al giorno della pubblicazione della presente legge, i quali hanno conservato il diritto di liquidare la pensione in base alle disposizioni del testo unico di legge per le pensioni civili e militari, hanno facoltà di optare, con le norme dell'articolo 294 aggiunto al regolamento del personale delle ferrovie dello Stato con il decreto-legge Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 206, per il trattamento previsto dalle disposizioni per le pensioni del personale di dette ferrovie, purchè ne facciano domanda entro sei mesi dal giorno suddetto.

Art. 6.

Rimangono ferme, nei riguardi del trattamento di pensione, tutte le altre disposizioni del Regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, in quanto non siano modificate dalle disposizioni dei precedenti articoli della presente legge.

Art. 7.

Le disposizioni dei precedenti articoli della presente legge saranno contemplate nella formazione del testo unico preveduto dall'articolo 25 della legge 23 luglio 1914, n. 742.

Art. 8.

Per un periodo transitorio di tre anni dal giorno della pubblicazione della presente legge, sarà concesso agli agenti con almeno quindici anni di servizio utile per la pensione, subordinatamente però al consenso dell'Amministrazione, la facoltà di chiedere il collocamento a riposo con diritto alla liquidazione della pensione e con una buonuscita di un anno di stipendio o paga ragguagliata ad un anno.

Art. 9.

Il Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2373, è convertito in legge, con le seguenti aggiunte e modificazioni:

Art. 1. — E' soppresso il n. 5.

Art. 3. — Al comma 2 sono sostituiti i seguenti due comma:

« Quando le competenze accessorie sottoposte alla ritenuta di cui all'articolo 1 lettera *a*) non siano state corrisposte per la intera durata del servizio utile, esse saranno computate per la pensione, anche agli effetti degli articoli 5 e 6, in base alla media dell'ultimo triennio del periodo di servizio nel quale furono corrisposte, limitatamente però ad una quota proporzionale al periodo stesso rispetto alla durata dell'intero servizio utile per la pensione o rispetto agli anni di servizio di cui al penultimo comma del presente articolo se il servizio utile risulti superiore.

« Per gli agenti in servizio al 1° luglio 1919 sarà computato con le stesse norme, agli effetti della pensione, l'ammontare del compenso mensile per alloggio loro corrisposto prima della data suddetta in base alle disposizioni regolamentari; non si fa però luogo al detto computo quando l'agente per almeno tre anni, e posteriormente al 1° giugno 1917, abbia rivestita una delle qualifiche indicate nella tabella annessa all'articolo 280 del regolamento del personale, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393 ».

Dopo l'ultimo comma è aggiunto il seguente:

« Per l'applicazione della disposizione del precedente comma nel caso in cui l'agente sia stato addetto a due o più servizi diversi, il limite di servizio sarà determinato con le stesse norme contenute nell'ultimo comma dell'articolo 2 ».

Art. 4. — All'ultimo comma è sostituito il seguente:

« Al personale destinato stabilmente in Tripolitania ed in Cirenaica è estesa la disposizione dell'articolo 1 del decreto-legge Luogotenenziale 13 marzo 1919, n. 565 ».

Art. 5. — Al terzo comma è sostituito il seguente:

« Quando si tratti di infermità o lesioni che abbiano cagionato cecità o perdita assoluta dell'uso di due arti, la pensione

non sarà inferiore ai nove decimi della media degli stipendi e competenze accessorie degli ultimi dodici mesi di servizio ».

Art. 6. — E' aggiunto il seguente comma:

« Nel computo della pensione le frazioni di lire si trascurano ».

Art. 8. — Al punto 4° del primo comma è sostituito il seguente:

4° — « vedova con o senza figli da lei avuti dal matrimonio con l'agente e con figli di precedente matrimonio dell'agente: 50 per cento alla vedova e figli propri e 25 per cento ai figli di precedente matrimonio qualunque sia il loro numero ».

Al primo comma dopo le parole: « a norma dell'articolo 15 del testo unico 22 aprile 1909, n. 229 », aggiungere le parole: « modificato con l'articolo 3 della legge 23 luglio 1914, n. 742 ».

Art. 10. — All'ultimo comma è sostituito il seguente:

« Le disposizioni dei precedenti comma sono estese al servizio in qualità di impiegato di ruolo presso le altre Amministrazioni dello Stato; però dalle somme dovute per il riconoscimento ai sensi del presente articolo sarà dedotto l'ammontare delle ritenute versate al Tesoro, in base all'articolo 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212 (serie II) ».

Art. 11. — Ai comma 1° e 4° sono rispettivamente sostituiti i seguenti:

« Gli agenti forniti di laurea o di diploma di studi superiori, quando questo titolo di studio sia stato richiesto come condizione necessaria per l'ammissione in srvizio di ruolo, potranno domandare, entro il termine di cui al 1° comma dell'articolo precedente, che siano loro riconosciuti utili, agli effetti della liquidazione dell'assegno, tanti anni quanti corrispondono alla durata legale dei rispettivi corsi superiori. Potranno parimenti chiedere il riconoscimento, agli effetti della pensione, con un massimo di due anni, del periodo di esercizio professionale che fosse richiesto come condizione necessaria per l'ammissione in servizio di ruolo.

« La presente disposizione si applica nei riguardi degli agenti i quali durante il servizio di ruolo o durante il servizio di cui alla prima perte dell'articolo 10 abbiano fatto passaggio ad una categoria per la quale era richiesto il detto titolo di studio, sem-

pre quando abbiano conseguito il titolo medesimo prima del servizio di ruolo o di quello previsto e riscattato a norma del detto articolo 10. In questo caso il termine di un anno per la presentazione della relativa domanda da parte degli agenti assunti in servizio a partire dal 1° luglio 1919, decorre dalla data di nomina nella categoria superiore ».

Art. 14. — Al terzo comma è sostituito il seguente:

« E' ammesso però il cumulo integrale delle due pensioni fino all'importo di lire 5000 ».

Art. 16. — All'ultimo comma è sostituito il seguente:

« Agli agenti delle ferrovie dello Stato, esonerati dal servizio con decorrenza anteriore al 1° luglio 1919 in base all'articolo 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429 ed all'articolo 292 aggiunto al regolamento del personale col decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 206, la pensione può liquidarsi su domanda degli interessati, con le norme vigenti secondo le rispettive provenienze alla data del collocamento a riposo giusta il successivo articolo 60 della legge stessa ».

Sono aggiunti i seguenti articoli:

Art. 26. — A coloro che liquideranno la pensione in base alla presente legge, non è dovuto l'assegno mensile stabilito col Regio decreto 31 luglio 1919, n.1304. Nel caso che la maggior pensione percepita rispetto a quella che sarebbe spettata in dipendenza delle disposizioni precedentemente in vigore risultasse inferiore al detto assegno, verrà corrisposta soltanto la differenza.

Per le pensioni che saranno liquidate in applicazione della presente legge con decorrenza anteriore al giorno della sua pubblicazione, qualora il relativo ammontare risulti inferiore a quello della pensione che sarebbe spettata in applicazione delle cessate disposizioni, verrà corrisposta anche la differenza fra le due pensioni.

Art. 27. — E' lasciata facoltà agli agenti che antecedentemente al 1° giugno 1917 rivestivano la qualifica di Capo deposito di chiedere che per il periodo in cui furono sottoposti alla ritenuta stabilita dall'articolo 5 lettera *c)* del testo unico 22 aprile 1909, numero 229, la ritenuta per quanto riguarda le competenze accessorie, sia invece effettuata nella misura di cui alla lettera *b)* di

detto articolo per gli appartenenti al ruolo del personale dei treni, versando al fondo pensioni la differenza di ritenuta con gl'interessi composti allo stesso saggio stabilito per la determinazione delle tabelle previste all'articolo 17.

Art. 28. — Gli agenti delle ferrovie Roma-Ronciglione-Viterbo, Roma-Albano-Nettuno e Varese-Porto Ceresio, passati allo Stato in base all'articolo 8 della convenzione 1° settembre 1917 con la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, approvata col decreto-legge Luogotenenziale 13 settembre 1917, n. 1591, i quali al 1° gennaio 1918, data del passaggio, non avevano superata l'età di 35 anni, hanno facoltà di optare, entro il termine di tre mesi dalla pubblicazione della presente legge, per la inscrizione al fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato.

Per coloro che abbiano come sopra optato, il periodo dalla data del passaggio alle ferrovie dello Stato alla data della domanda di opzione sarà, qualora ne facciano richiesta entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, riconosciuto utile per la pensione con le norme dell'articolo 10. In questo caso l'ammontare dell'assegno loro spettante sul fondo pensioni, sarà ridotto della quota dell'assegno che verrà liquidato dalla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali alla quale erano inscritti durante il suddetto periodo, corrispondente all'ammontare dei contributi a carico dell'Amministrazione ferroviaria, da questa versati alla Cassa medesima per conto degli agenti.

Gli agenti che siansi valsi della facoltà di opzione, possono riscattare a termini dell'articolo 37 del testo unico 22 aprile 1909, n. 229, modificato dall'articolo 21 della presente legge, il tempo passato presso l'Amministrazione da cui provengono.

Art. 29. — Gli agenti delle ferrovie Sarde, passati allo Stato in base all'articolo 5 del Regio decreto 21 dicembre 1919, n. 2550, i quali al 1° gennaio 1920, data del passaggio, non avevano superata l'età di 35 anni, hanno facoltà di optare entro il termine di tre mesi dalla pubblicazione della presente legge per la iscrizione, a decorrere dalla data stessa, al fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato.

Nel caso di opzione le somme che per il periodo successivo al 31 dicembre 1919 furono versate a titolo di ritenute e di contri-

buti alla Cassa mutua di previdenza fra gli impiegati a stipendio ed alla Cassa di mutuo soccorso fra gli impiegati a paga giornaliera, già esistenti presso la Compagnia, saranno dalle Casse medesime restituite respettivamente all'agente ed all'Amministrazione delle ferrovie stesse.

Per coloro che abbiano come sopra optato, è ammessa la facoltà di riscattare, a termini dell'articolo 37 del testo unico 22 aprile 1909, n. 229, modificato dall'articolo 21 della presente legge, il tempo passato al servizio della Compagnia.

In questo caso la Cassa mutua di previdenza e la Cassa di mutuo soccorso suddette verseranno al fondo pensioni per conto degli agenti ed agli effetti degli articoli predetti la somma costituente l'importo dei conti speciale e generale o del sussidio finale liquidati al 31 dicembre 1919.

Art. 30. — Gli agenti della Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie addetti alle linee Udine-Portogruaro per San Giorgio di Nogaro e San Giorgio di Nogaro-ex-confine italo-austriaco, passati allo Stato il 1° gennaio 1920 in base all'articolo 2 del Regio decreto 28 dicembre 1919, n. 2608, i quali alla data del passaggio non avevano superata l'età di anni 35, hanno facoltà di optare, entro il termine di tre mesi dalla pubblicazione della presente legge, per la inscrizione, a decorrere dalla data stessa, al fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato.

Per coloro di detti agenti, inscritti od assicurati alla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali i quali abbiano come sopra optato, il periodo dalla data del passaggio alle ferrovie dello Stato a quella della domanda di opzione, sarà, qualora ne facciano richiesta entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, riconosciuto utile per la pensione con le norme dell'articolo 10. In tal caso l'ammontare dell'assegno loro spettante sul fondo pensioni sarà ridotto della quota dell'assegno che verrà liquidato dalla suddetta Cassa nazionale corrispondente all'ammontare dei contributi a carico dell'Amministrazione ferroviaria da questa versati alla Cassa medesima per conto degli agenti durante il suddetto periodo.

Per coloro invece di detti agenti compartecipanti alla Cassa sociale di previdenza che pure abbiano come sopra optato, le

somme che per il periodo successivo al passaggio alle ferrovie dello Stato furono versate, a titolo di ritenute e di contributi alla Cassa medesima, saranno da questa restituite rispettivamente agli agenti ed all'Amministrazione di dette ferrovie.

Gli agenti che siansi valsi della facoltà di opzione possono riscattare, a termini dell'articolo 37 del Testo unico 22 aprile 1909, n. 229, modificato dall'articolo 21 della presente legge, il tempo passato al servizio della Società.

Art. 31. — Gli agenti delle ferrovie secondarie della Sicilia, inscritti, in forza dell'articolo 1 del decreto-legge Luogotenenziale 22 dicembre 1918, n. 2064, nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato i quali alla data dell'assunzione in servizio presso le ferrovie secondarie non avevano superato il 35° anno di età, hanno facoltà di optare, entro il termine di tre mesi dalla pubblicazione della presente legge, per la inscrizione al fondo pensioni per il detto personale.

Per coloro di detti agenti che prima dell'assunzione in servizio presso le ferrovie secondarie della Sicilia, appartenevano al personale delle ferrovie dello Stato, con inscrizione al fondo pensioni per il personale stesso, la facoltà di opzione é ammessa anche se alla data della detta assunzione avevano compiuto il 35° anno di età. Qualora siansi valsi di tale facoltà il precedente periodo di iscrizione, come sopra, al fondo pensioni, è considerato utile agli effetti del trattamento di quiescenza.

Agli agenti i quali siansi valsi della facoltà di opzione sono applicabili le disposizioni dell'articolo 10 per il riconoscimento, agli effetti della pensione, del servizio prestato antecedentemente alla data della domanda di opzione, purchè ne facciano richiesta entro un anno dalla pubblicazione della presente legge. In questo caso l'ammontare dell'assegno loro spettante sul fondo pensioni sarà ridotto della quota dell'assegno che verrà liquidato dalla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali corrispondente all'ammontare dei contributi a carico dell'Amministrazione ferroviaria da questa versati alla Cassa medesima per conto degli agenti durante il periodo nel quale furono ad essa inscritti.

Art. 32. — Gli agenti stabili od in prova già addetti all'esercizio dei tronchi ferroviari Lucca-Bagni di Lucca, Bagni di Lucca-

Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monzone passati alle ferrovie dello Stato, giusta l'articolo 9 della legge 29 giugno 1913, numero 864, i quali superarono il 35° anno di età nel periodo dall'11 luglio 1913 al 1° maggio 1915, hanno facoltà di optare, entro il termine di tre mesi dalla pubblicazione della presente legge, per la inscrizione al fondo pensioni per il personale di dette ferrovie, purchè effettuino il riscatto con le norme in vigore alla data del passaggio, del periodo di servizio dalla data del compimento del 35° anno di età al 30 aprile 1915.

Per gli agenti che abbiano come sopra optato, il periodo dal 1° maggio 1915 alla data della domanda di opzione, sarà qualora ne facciano richiesta entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, riconosciuto utile per la pensione con le norme dell'articolo 10. In questo caso l'ammontare dell'assegno loro spettante sul fondo pensioni sarà ridotto della quota dell'assegno che verrà liquidato dalla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali alla quale erano inscritti nel suddetto periodo, corrispondente all'ammontare dei contributi a carico dell'Amministrazione ferroviaria da questa versati alla Cassa medesima per conto degli agenti.

Art. 33. — La disposizione di cui all'articolo 3 della legge 23 luglio 1904, n. 742, è estesa, con effetto dal 1° luglio 1918, anche nei riguardi delle vedove e dei figli degli agenti morti in attività di servizio nel periodo 1° gennaio 1909-30 giugno 1913 e dei pensionati che siano stati esonerati dal servizio con decorrenza compresa nel periodo stesso.

Ordiniamo che la presente legge, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 7 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE.

PEANO — BONOMI.

Visto. *Il guardasigilli*: FERA.

Legge 7 *aprile* 1921, *n.* 370, *che modifica quella* 19 *giugno* 1913, *n.* 641, *sull'opera di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

I seguenti articoli della legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto-legge luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197, sono modificati come segue con effetto dal 1° marzo 1920, in riguardo degli agenti iscritti all'Opera di previdenza che abbiano cessato dal servizio a partire dal giorno stesso:

Art. 1. — *Omissis*.

3° al pagamento di un assegno alimentare vitalizio:

a) alla madre ed al padre che abbia compiuto il 60° anno di età, o, in caso diverso, che sia inabile al lavoro di agente morto in attività di servizio o in quiescenza dopo aver appartenuto al personale di ruolo almeno per dieci anni, purchè risulti provato che erano a carico dell'agente o del pensionato;

b) ai figli inabili al lavoro ed alle figlie inabili al lavoro rimasti orfani di entrambi i genitori anche dopo la cessazione dal servizio dell'agente, quando abbiano compiuto il 18° anno di età, siano stati provvisti di sussidio a carico dell'Opera e non siano provvisti di assegno annuo sul fondo pensioni. Nel caso siano provvisti di assegno annuo sul fondo pensioni ed il relativo importo sia inferiore all'assegno alimentare vitalizio, sarà corrisposta, a partire dal compimento del 18° anno di età, la differenza a carico dell'Opera.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 13 aprile 1921, n. 87.

Per il conferimento dell'assegno alimentare vitalizio ai figli ed alle figlie nelle condizioni suddette, occorre la presentazione, per le figlie, del certificato di stato libero, e tanto per i figli quanto per le figlie, del certificato di moralità e buona condotta;

c) ai fratelli e sorelle nubili o vedove che siano inabili al lavoro, di agente morto in attività di servizio od in quiescenza, quando sussistano le due condizioni di anzanità di servizio e di a carico dell'agente previste alla lettera *a*);

4° al pagamento, a carico della disponibilità, di un numero limitato di assegni alimentari vitalizi o temporanei, alle persone di famiglia indicate al numero precedente, che non si trovino nelle condizioni ivi previste o ad altri congiunti bisognosi che erano a carico dell'agente.

Le disposizioni di cui al numero 3°) lettera *b*) sono applicabili pure ai figli naturali legalmente riconosciuti o dichiarati dell'agente, ma non ai figli adottivi. Questi ultimi, tuttavia, in quanto siano bisognosi e vivevano a carico dell'agente, si intendono compresi tra i congiunti agli effetti della concessione degli assegni, di cui al numero 4°.

Non hanno diritto all'indennità di buonuscita nè ad alcuno degli assegni alimentari sopraindicati, le vedove degli agenti contro le quali sussita sentenza di separazione personale passata in giudicato e pronunciata per colpa della vedova o di entrambi i coniugi.

Neppure hanno diritto ad alcuno degli assegni alimentari sopra indicati le persone di famiglia degli agenti dimissionari, destituiti o revocati.

L'inabilità al lavoro, richiesta come condizione per la concessione dell'assegno nei casi suindicati, è insidacabilmente constatata, con giudizio inappellabile, da una Commissione medica composta di sanitari dell'Amministrazione ferroviaria.

Art. 2. — L'indennità di buonuscita sarà di lire 500 più l'importo risultante dal prodotto del numero dei mesi di servizio utile per un centesimo e mezzo dell'ultimo stipendio mensile o paga ragguagliata a mese. Nel caso non raggiunga le lire 1,200 sarà ulteriormente aumentata di lire 100, senza però superare la suindicata somma di lire 1,200.

E' servizio utile agli effetti dell'indennità di buonuscita quelle

prestato in qualità di agente in prova, provvisorio, stabile, a tempo indeterminato, di ruolo, di pianta organica, eccettuato quindi il servizio di avventizio o di straordinario e le interruzioni di servizio. Per gli agenti passati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato prima dell'andata in vigore della presente legge, i quali abbiano prestato per più di cinque anni di servizio continuativo in qualità di straordinari o di avventizi presso l'Amministrazione governativa o l'Amministrazione sociale dalla quale provengono, tale servizio sarà considerato utile quando quello indicato al comma precedente non raggiunga i 30 o i 25 anni a seconda che l'agente è addetto al servizio sedentario o al servizio attivo, ma non potrà cumularsi oltre un massimo complessivo di 30 o 25 anni rispettivamente.

L'indennità di buona uscita non può eccedere le lire 7,500.

Omissis.

I sussidi agli orfani saranno di:

L.	600	oppure di L.	480	all'anno per	1	orfano
»	804	id.	» 624	id.	2	id.
»	936	id.	» 720	id.	3	id.
»	1,056	id.	» 816	id.	4	id.
»	1,176	id.	» 912	id.	5	id.
»	1,308	id.	» 1,008	id.	6	id.
»	1,428	id.	» 1,104	id.	7	o più orfani

a seconda che l'agente appartenga al personale dei primi dieci gradi od a quello dei rimanenti gradi e se gli orfani sono provvisti di assegno sul fondo pensioni.

Tali sussidi saranno aumentati rispettivamente di lire 120 o di lire 96 per gli orfani non provvisti di assegno sul fondo pensioni.

Omissis.

Gli assegni alimentari per ciascuno dei gruppi di persone di cui ai punti 3° e 4° del precedente articolo, saranno di:

L.	720	oppure di L.	600	all'anno per	1	persona
»	936	id.	» 780	id.	2	id.
»	1,060	id.	» 960	id.	3	id.
»	1,224	id.	» 1,020	id.	4	o più persone

a seconda che l'agente appartenga al personale dei primi dieci gradi od a quello dei rimanenti gradi.

Art. 5. — All'Opera sono devolute le seguenti entrate:

a) contributo dell'Amministrazione in ragione del nove per mille degli stipendi e paghe del personale. Il contributo medesimo non potrà in ogni caso essere inferiore al sei per mille dei prodotti lordi del traffico;

b) contributo del personale in ragione del nove per mille sullo stipendio o paga.

Omissis.

Art. 2.

Le disposizioni contenute nella presente legge saranno coordinate in testo unico con le disposizioni legislative precedentemente emanate riguardanti l'Opera di previdenza.

Ordiniamo che la presente legge, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 7 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE.

PEANO — BONOMI.

Visto, *il guardasigilli*: FERA.

Regio decreto 3 *aprile* 1921, *n.* 337, *che autorizza la spesa di lire* 115.000.000 *per l'esecuzione di urgenti opere pubbliche* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D' ITALIA

Vista la legge 29 dicembre 1920, n. 1820;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' autorizzata la complessiva spesa di L. 110.000.000 per far fronte alla esecuzione di opere pubbliche per le quali non sono sufficienti le disponibilità dei fondi assegnati con le leggi precedenti.

Art. 2.

La somma come sopra autorizzata è ripartita fra le varie opere pubbliche come alla allegata tabella A, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Art. 3.

La somma di L. 110.000.000, di cui all'articolo 1, è stanziata per L. 56.000.000 nell'esercizio 1920-21 e per L. 54.000.000 nel 1921-1922, secondo risulta dall'annessa tabella B, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 aprile 1921, n. 80.

Art. 4.

E' autorizzata la costruzione a cura diretta dello Stato della ferrovia Villa Santina-Ampezzo e la spesa di L. 5.000.000 per provvedere ai lavori preliminari della ferrovia stessa.

Della spesa suddetta L. 1.000.000 saranno stanziate al capitolo 195, dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1920-1921 e L. 4.000.000 al corrispondente capitolo del bilancio per l'esercizio 1921-1922.

Art. 5.

Il primo comma dell'articolo 2 del decreto reale 8 luglio 1919, n. 1358, è modificato come segue:

Per i lavori di costruzione della ferrovia anzidetta è autorizzata una prima spesa di L. 51.000.000 da stanziarsi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di L. 6.000.000 per l'esercizio finanziario 1919-920 e L. 15.000.000 in ciascuno degli esercizi successivi 1920-921, 1921-922 e 1922-923.

Art. 6.

Il ministro del tesoro, mediante accessione di debiti nei modi e nelle forme che riterrà opportune, provvederà i fondi occorrenti per gli stanziamenti di cui al capitolo 195, esercizio 1920-921 ed al capitolo 217 esercizio 1921-922 della tabella B allegata al presente decreto, nonchè per quelli di cui al secondo comma del precedente art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore dalla data della sua pubblicazione e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA

TABELLA A.

Ripartizione delle autorizzazioni di spesa di lire 110.000.000 per le opere pubbliche.

(*Omissis*).

t) L. 2.500.000 pel completamento della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia (legge 30 giugno 1904, n. 293);

u) L. 7.500.000 per la costruzione della ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva (legge 19 luglio 1909, n. 518);

v) L. 20.000.000 per la costruzione della ferrovia direttissima Roma-Napoli (leggi 30 giugno 1904, n. 293, 12 luglio 1908, n. 444, e 12 marzo 1911, n. 258);

z) L. 5.000.000 per la costruzione delle ferrovie complementari, a sezione ridotta della Sicilia, comprese le diramazioni Bivio-Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano e Belia-Aidone (leggi 9 luglio 1905, n. 413, e 12 luglio 1908, n. 444, e decreto Luogotenenzale 13 aprile 1919, n. 567).

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro del tesoro: BONOMI.

Il ministro dei lavori pubblici: PEANO.

TABELLA B.

Numero del capitolo		Denominazione	Stanziamenti	
1920-921	1921-922		Esercizio 1920-921	Esercizio 1921-922
		Omissis —		
195	217	Costruzione di strade ferrate dipendenti dalle leggi 21 luglio 1911, n. 846 e 848, 13 aprile 1911, n. 258; 19 luglio 1909, n. 518; 12 luglio 1908, n. 44 e precedenti (tabella *C* annessa alla legge 4 aprile 1912, n. 297) della legge 26 giugno 1913, n. 764, art. 6, dai Regi decreti 1° novembre 1914, n. 1244, e 1° aprile 1915, n. 426, dal Decreto Luogotenenziale 12 settembre 1915, n. 1503 e dal Decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1919 n. 150. (Spesa ripartita)	5.000.000	30.000.000

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro del tesoro
BONOMI.

Il Ministro dei lavori pubblici
PEANO.

Comunicati

Durante la discussione del disegno di legge concernente i nuovi quadri di classificazione del personale delle ferrovie dello Stato, la Camera dei Deputati ha approvato il seguente ordine del giorno:

« La Camera passando alla discussione degli articoli, esprime la fiducia che al nuovo sacrificio che l'Erario dello Stato si dispone a fare a favore del personale ferroviario, corrisponda in questo una migliore coscienza che la regolarità e continuità del servizio ferroviario sono necessarie ai più essenziali interessi del Paese ».

S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, nel darmene comunicazione così si è espresso:

« La Camera, con l'approvazione di detto ordine del giorno, « ha voluto riconfermare quello che è un sentimento generale ed « un bisogno assoluto del Paese. Le esigenze della vita civile « impongono l'imprescindibile dovere per gli organi responsabili « di assicurare la regolarità e la continuità di un servizio, quale « quello ferroviario, cui tanti interessi sono collegati, e dal quale « dipende, in gran parte, la vita stessa della Nazione.

« Tale dovere ha dimostrato di pienamente sentire il perso- « nale ferroviario, che tanta abnegazione ha avuto e tanti sacri- « fici ha serenamente sopportato durante i lunghi anni di guerra.

« Migliorate le sue condizioni economiche e morali, il perso- « nale non potrà ora non dare tutta la sua energia ed il suo zelo « per un sempre crescente sviluppo dei traffici. Ed alla fiducia « che la Camera dei Deputati ha voluto esprimere con l'ordine « del giorno approvato, io ritengo che il personale non vorrà ve- « nir meno.

« Nel comunicare alla S. V. Illma il voto della Camera, prego « di portarlo a conoscenza del personale dipendente ».

« *Il Ministro*: PEANO ».

Nell'adempiere di buon grado a tale incarico, esprimo la piena fiducia che tutto indistintamente il personale, conscio del proprio dovere e della necessità che il servizio ferroviario abbia a svolgersi in modo sempre più regolare e soddisfacente, saprà assolvere pienamente il proprio compito.

Programma per gli esami di abilitazione
al servizio delle gestioni contabili.

Abbreviature:

T. — Tariffe e condizioni pei trasporti.
N.V. — Norme contabili gestioni viaggiatori, bagagli, ecc.
N.M. — Norme contabili gestioni merci.
N.C.S. — Norme contabili del Capo stazione.
L'esame sarà esclusivamente orale.

Nell'esame il candidato dovrà dar prova di conoscere i diversi servizi nelle loro particolarità rispondendo con prontezza e precisione alle domande che gli verranno fatte in ordine al seguente programma.

Gestione viaggiatori.

Capo I.

Condizioni e norme generali.

1. Norme generali per la distribuzione dei biglietti (T. art. 15 O. S. 120-1916, 3-1917, 43-1920. Punto 293-1920 Bollettino commerciale; N. V. art. 7).

2. Diverse specie di biglietti e loro caratteristiche (O. S. 174-1913; N. V. art. 1, 2, 3, 4).

3. Timbratura e vidimazione delle diverse specie di biglietti (N. V. art. 7, 12, 17).

4. Servizi di corrispondenza (1). Servizi cumulativi (1). Linee a tariffa locale (N. V. art. 45, avvertendo che è soppresso il comma riguardante la tassa di bollo di centesimi 5. Servizio viaggiatori alle case cantoniere (N. V. art. 25).

5. Determinazione dei prezzi a pagamento dei biglietti, addizionale di centesimi 5 a titolo di contributo a favore dei mutilati, dei combattenti e delle vedove di guerra con prole (punto 209-1920 Bollettino commerciale); valute da accettarsi nelle riscossioni. Aggio (T. art. 16, N. V. art. 9; punto 329-1920 Bollettino commerciale).

6. Sovratasse in caso d'abusi (T. art. 10). Biglietto mancante ed irregolare (T. art. 33 e 34). Verbale di contravvenzione (veggasi Istruzione accertamenti infrazioni polizia ferroviaria, art. 4, 30, 31, 32, 34, 35, 36 e 37; N. V. art. 13, per rispetti di aumenti vedi punto 329-1920 Bollettino commerciale).

7. Convogli speciali (T. art. 6 e punto 329-1920 Bollettino commerciale).

8. Persone non ammesse nei convogli (T. art. 40).

9. Ragazzi (T. art. 17 e avvertenze Prontuario prezzi fatti 16-11-1920).

10. Carrozze salone dell'Amministrazione e dei privati (T. articolo 18 e 22, più aumenti di cui punto 329-1920 Bollettino commerciale).

11. Compartimenti interi e trasporto di ammalati (T. articoli 18, 19, 21 e 24 più aumenti di cui punto 329-1920 Bollettino commerciale).

12. Posti di coupé a letto ed in carrozze di lusso (T. art. 20 ed

(1) Non esiste una pubblicazione completa concernente il servizio ordinario cumulativo viaggiatori e bagagli. Le norme in vigore con le singole ferrovie ammesse al servizio cumulativo o di corrispondenza risultano dai relativi Ordini di servizio. Invece per quanto riguarda i trasporti cumulativi in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, esiste apposito « Prontuario » in data 1 novembre 1919 in cui sono anche riportate le norme relative all'eseguimento dei detti trasporti ed all'applicazione delle tasse.

allegato 3 parte II, più aumenti di cui punto 329-1920 Bollettino commerciale).

13. Servizio viaggiatori nei treni di lusso (Istruzione allegato O. S. 200-1915).

14. Viaggiatori nelle proprie carrozze (T. art. 23).

15. Cambio di classe (T. art. 28).

16. Esazioni suppletorie. Diritto fisso (T. art. 29 e punto 329-1920 Bollettino commerciale, comma 11).

17. Norme circa l'uso dei biglietti speciali per i viaggi a tariffa ridotta (Mod. Ci 201 e Ci 202) e speciali di supplemento, (O. S. 174-1913; mod. Ci 203, 204 e 205; N. V. art. 4 e 10).

18. Validità dei biglietti. Fermate intermedie (T. art. 30 ed allegato 7) (1).

19. Rimborso eventuale del prezzo dei biglietti (T. art. 31, O. S. 135-1907).

20. Rioccupazione del posto. Simulata occupazione del medesimo (T. art. 38, più aumento di cui al punto 329-1920 Bollettino commerciale).

21. Limitazione circa l'ammissione dei viaggiatori nei convogli. (Orario generale. Condizioni generali di ammissione dei viaggiatori nei treni).

22. Ammissione in classe superiore in mancanza di posti (T. art. 28 e art. 21 e 22 delle Istruzioni sul servizio viaggiatori, bagagli e cani per uso del personale dei treni).

23. Norme circa l'uso del biglietto facoltativo a valore (N. V. art. 2, 3, 4 e 7).

24. Norme circa l'indicazione della via sui biglietti facoltativi ed altri e sull'uso di quelli internazionali (N.V. art. 2, 3, 4 e 7, e circolare 58-1915 e 51-1918).

25. Permessi d'entrata nelle stazioni (O. S. 119-1919 *sub* 26, carrozze belvedere, O. S. 100-1920).

---

(1) Veggasi inoltre nella parte II delle Tariffe le norme particolari relative ai biglietti a differenziale *A*, di andata e ritorno, circolari, combinabili, di abbonamento ecc. Veggasi pure O. S. 267-1912 e per sospensioni O. S. 56-1916 e 3-1917.

CAPO II.

Viaggiatori soggetti a condizioni speciali.

1. Tariffa differenziale *A*. Vie facoltative e deviazioni ammesse (T. parte II, capo VII ed Istruzioni sul servizio viaggiatori, bagagli e cani per uso del personale dei treni, allegato 1). Tariffe locali (T. parte II, capo XII *bis* e art. 144 e 145 istruzione suddetta). Condizione d'applicazione.

2. Conduttore di locomotive (T. art. 73).

3. Custode del bestiame (T. art. 86).

4. Biglietti di andata-ritorno (T. art. 25 e parte II, allegato 4) *.

5. Biglietti di abbonamento e loro diverse specie (T. art. 27 e parte II, allegati 6, 6-*a*, 6-*b* e 6-*c*; O. S. 171 e 174-1913; N. V. articolo 8) *.

6. Biglietti per viaggi circolari (T. art. 26 e parte II, allegato 5) *.

7. Biglietti combinati e combinabili, in servizio interno ed internazionale (T. art. 26 e parte II allegato 5) *.

8. Biglietti a serie (N. V. art. 3 comma *b*) *.

9. Biglietti a tagliandi (N. V. art. 3 comma *c*).

10. Concessioni speciali (1) *.

11. Trasporti militari (2).

12. Interruzioni di linee (T. art. 127).

13. Senatori e Deputati (3).

14. Concessione di viaggi gratuiti ai funzionari ed agenti di P. S. (O. S. 73-1918 e D. M. 30-3-1920).

(*) Vedi O. S. 56-1916 e 3-1917 relativi sospensioni e limitazioni.

(1) Fascicolo « Concessioni speciali e relative norme condizioni e modalità » (Ediz. 1-1-1909, N. V., art. 10 e 11).

(2) Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie del Regno. (Edizione 1911, N. V., art. 10 e 11).

(3) O. S. 3-1909 Regolamento relativo approvato con R. decreto n. 406 (del 9 luglio 1908) O. S. 120-1916 e 3-1917.

15. Agenti postali (1). (N. V. art. 9 comma *k*).

16. Biglietti di servizio. Specie diverse. Norme pel rilascio e l'uso dei medesimi. Compartimenti riservati e carrozze salone (2).

17. Biglietti rilasciati per motivi urgenti di servizio (3). (N. V. art. 9 comma *k;* Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani per uso del personale dei treni, art. 177 O. S. 65-1919).

18. Trasporti eseguiti su richiesta dei servizi dell'Amministrazione O. S. 160-1915).

Capo III.

Tenuta della gestione.

1. Richieste e ricevimento dei biglietti. Scorte (N. V. art. 5).

2. Tenuta del casellario (N. V. art. 6).

3. Distribuzione dei biglietti (N. V. art. 7 e circolare 58-1915 e 51-1918).

4. Biglietti distribuiti fuori ordine (N. V. art. 7).

5. Biglietti annullati (N. V. art. 14. Circolare 110-1911, 122-1914, 103-1916; O. S. 401-1913).

6. Tenuta dei registri e del conto corrente. Chiusura dei conti e versamento (O. S. 174-1913; N. V. art. 19 e 21).

7. Rilievi ed abbuoni. Compilazione ed invio documenti contabili al Controllo prodotti (O. S. 191-1913, 26-1920; N. C. S. articoli dal 20 al 25; N. V. art. 23).

8. Casi di rimborso del prezzo dei biglietti (T. art. 31, O. S. 135-1907).

9. Versamento dei controllori, dei capi conduttori e delle case cantoniere (O. S. 163-1913, 63-1914, 121-1916 e circolare 66 del 1913, e 34-1914, N. V. art. 20).

---

(1) Accordi fra il Ministero delle poste e dei telegrafi e la D. G. delle ferrovie dello Stato, anno 1910 art. 3, 9, 14 e 15.

(2) Norme d'applicazione al Regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti d'un solo viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato (Ediz. 1911).

(3) Norme d'applicazione... come sopra art. 73.

10. Contabilizzazione dei trasporti in conto corrente per conto dei servizi dell'Amministrazione (O. S. 160-1915).

11. Ritiro ed invio al controllo prodotti dei biglietti di servizio e dei documenti ritirati in arrivo (N. V. art. 24, circolare 90-1913).

Gestione bagagli e cani.

CAPO I.

Bagagli.

1. Definizione del bagaglio (T. art. 43; N. V. art. 26, O. S. 45c-1913, punto 211-1918 Bollettino commerciale, O. S. 22-1920).

2. Servizi di corrispondenza. Servizi cumulativi. Linee a tariffa locale (1).

3. Norme generali per l'accettazione, ricognizione e spedizione dei bagagli. Riconsegna dei bagagli. Mancanza dello scontrino (T. art. 44, 47, 49 e 50; N. V. art. 27, 28, 33, 34, 35, 36 e 37, circolare 110-1911, 68 e 75-1912, O. S. 11-1914, circolare 71-1918).

4. Servizio bagagli alle case cantoniere (N. V. art. 31).

5. Tariffa del bagaglio. Velocipedi, velocimani, carrozzelle da bambini, bicicli e tricicli a motore (T. art. 45 e parte I, capo XII).

6. Calcolo dei prezzi di trasporto (T. art. 5; N. C. art. 8, 9 e 10).

7. Bagagli assicurati e campioni. Termine di presentazione. Condizionatura (T. art. 48, N. V. art. 29).

8. Tassa governativa sul valore assicurato, O. S. 22-1909, 374-1914 e punto 88-1917 Bollettino commerciale (2).

9. Bagaglio a pagamento presso il viaggiatore (T. articoli 44, 45 e 46).

---

(1) Vedansi annotazioni ai punti 4, capo I e capo II, del titolo Gestione viaggiatori del presente programma. Consultare anche le disposizioni riguardanti le norme per ciascuna linea, e gli art. 28 e 45 delle Norme contabili gestione viaggiatori, bagagli, ecc.

(2) Legge n. 1947 dell'8 giugno 1874 e successive modificazioni. Veggasi annotazione in calce all'art. 144 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti.

10. Bagaglio ammesso gratuitamente nelle carrozze (T. articolo 44).

11. Bagagli in base alle concessioni speciali ed ai trasporti militari. (Fascicolo concessioni speciali e Regolamento trasporti militari).

12. Bagaglio degli abbonati (parte II, art. 13, allegato 6-*a* alle Tariffe).

13. Bagagli e biciclette dei soci del Touring Club (N. V. articolo 28; O. S. 39-1906, 59-1906; punto I e 117-1910).

14. Bagagli a prezzo ridotto ed in servizio (1).

15. Bagaglio del custode bestiame (T. art. 26).

16. Bagagli operatori catastali e atti di notari e materiale elettrico (O. S. 31-1919), (N. V. art. 26).

17. Bagaglio degli agenti postali. (Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani, Ed. 1-1-1912 art. 177).

18. Bagagli coi treni di lusso. (Istruzione allegato all'O. S. 12-1908; capo IX, O. S. 290-1913; N. V. art. 32).

19. Giornali. (Tariffa speciale 9 G. V. oltre gli aumenti di cui punto 329-1920 Bollettino commerciale; N. V. art. 41).

20. Diritto di deposito (T. art. 51 oltre gli aumenti di cui punto 329-1920 Bollettino commerciale; N. V. art. 39).

21. Diritto di deposito pei bagagli in servizio. (Norme d'applicazione al regolamento per la concessione dei biglietti di servizio § 29 pag. 33).

22. Bagaglio abbandonato (T. art. 52, N. V. art. 39).

23. Sopratasse in caso di abuso (T. art. 10, 105; N. V. articolo 38) (2).

24. Abusive spedizioni di merci con buoni bagaglio di servizio. (Norme d'applicazione al regolamento biglietti di servizio art. 74 e 75).

25. Bagaglio in caso d'interruzione di linea (T. art. 127).

---

(1) Fascicolo concessioni speciali. Regolamento trasporti militari. Norme d'applicazione al regolamento per la concessione dei biglietti di servizio.

(2) Veggasi inoltre gli articoli 4, 5, 30 e 31 e seguenti delle Istruzioni per l'accertamento delle infrazioni alla polizia ferroviaria.

26. Inoltro dei bagagli in disguido (1). Veggasi anche O. S. 235-1911).

27. Bagagli rincarteggiati a G. V. dai transiti di confine. Trasporto dei bagagli con bolletta a cauzione. (Regolamento servizio doganale sulle ferrovie, edizione 1910, art. 30 e 31). O. S. 407-1912 e circolare 104-1913.

28. Accertamento delle anormalità. Divieto di praticare annotazioni sui fogli di via dei bagagli. Processo verbale e bollettino di accertamento. Riserve. Apertura dei colli (1).

29. Transito dei bagagli per Brindisi. (Regolamento doganale succitato art. 34).

Capo II.

Cani e piccoli animali.

1. Tariffa e condizioni pel trasporto dei cani (T. art. 46, N. V. art. 30).

2. Servizio dei cani alle case cantoniere (N. V. art. 30).

3. Tariffa e condizioni pel trasporto di piccoli animali (scimmie, gatti, uccelli). (T. art. 44, 45, 46 e 82).

4. Cani trasportati nelle carrozze. Documenti da rilasciarsi (N. V. art. 30; T. art. 46).

5. Cani da caccia presso il viaggiatore (T. art. 46). Riconoscimento della qualità di cacciatore (O. S. 110-1893 ex R. A., 75-1893 ex R. M.). Pei trasporti che si effettuano in domenica, vedi punto 293, Bollettino commerciale).

6. Spedizione di cani non accompagnati dal viaggiatore (T. articolo 46).

---

(1) Al riguardo sono ancora, in vigore le disposizioni regolamentari delle cessate società. Il candidato dovrà quindi rispondere o in base al « Regolamento sul servizio nelle stazioni » ex R. M. (Parte V, capo III § 1 art. 748 pag. 330; parte VI, capo II § 5 art. 692 e seguenti pag. 488), oppure in base alle prescrizioni della « Raccolta delle principali disposizioni e norme relative ai servizio delle gestioni merci » ex R. A. (Volume II, capo VI, § 4°, punto 72 e seguenti pag. 31; § 6°, punto 79 e seguenti pag. 35; § 7° punto 83 e seguenti pag. 42, § 16° punto 131 e seguenti pag. 69).

7. Uccelli ammessi gratuitamente nelle carrozze (T. art. 44).

8. Trasporto con treni diretti dei colombi viaggiatori destinati alle gare. (Ha formato oggetto di disposizioni impartite con lettera alle Divisioni del Movimento).

CAPO III.

Tenuta della gestione.

2. Tenuta dei bollettari mod. CI 261, 262, 262 *bis*, 263, 264, 266 e 268 e del conto corrente. Chiusura dei conti e versamento (N. V. art. 29, 31, 39, 41 e 42).

2. Compilazione ed invio dei documenti contabili al Controllo prodotti. (Parte II, norme contabili gestione viaggiatori, ecc., circolare 18-1914 e 51-1914).

Gestione merci (G. V., P. V. A. e P. V.).

CAPO I.

Disposizioni generali per i trasporti a G. V.

1. Enumerazione delle diverse tariffe.

2. Modo di spedizione (T. art. 57).

3. Trasporto dei veicoli, velocipedi, ecc. Norme relative (T. art. 72 e seguenti).

4. Trasporto di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi (T. art. 55, O. S. 91-1917).

5. Trasporto di feretri. Norme relative (T. art. 78).

6. Trasporto bestiame minuto (T. art. 82).

7. Trasporti coi treni accelerati e diretti. (Condizioni proprie alle rispettive Tariffe).

8. Cavalli in vagoni scuderia (T. art. 81).

9. Termini di resa. Sospensione dei termini di resa (T. articolo 58 e 120 *bis*).

10. Merci escluse dal trasporto (T. art. 61).

Capo II.

Disposizioni generali pei trasporti a P. V. A.

1. Enumerazione delle diverse tariffe.

2. Classificazione del bestiame. Bestie feroci (T. art. 79 e 90).

3. Certificato sanitario pel trasporto del bestiame (1).

4. Bardature, attrezzi e foraggi (T. art. 87).

5. Inoltro dei trasporti. Termini di resa. Acceleramento dei trasporti. Sospensione dei termini di resa (T. art. 84 e condizioni particolari delle singole Tariffe).

6. Completamento di carico in stazioni intermedie (itinerari, tassazione, ecc.) dei trasporti di derrate alimentari spedite per speciale concessione (B. C. 29-1919).

7. Bestiame non ritirato (T. art. 89).

8. Animali esclusi dal trasporto (T. art. 91).

Capo III.

Tariffe e tassazioni dei trasporti a G. V. ed a P. V.

1. Norme per la tassazione dei trasporti.

2. Tariffa generale G. V. - A quali trasporti è applicabile. Tassa minima (T. art. 55).

3. Tariffa generale del bestiame a P. V. A. (T. art. 80).

4. Condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni G. V. e P. V. A. (Parte IV, capo XIV delle Tariffe).

5. Modo d'applicazione delle tariffe speciali comuni G. V.

6. Tariffe N. 1 e 11 G. V. (nella parte IV delle Tariffe).

7. Modo d'applicazione delle tariffe speciali comuni, locali ed eccezionali a P. V. A.

8. Prezzo minimo per vagone a G. V. (T. art. 56).

9. Concessioni speciali. (Fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe » edizione 1° gennaio 1919 ed appendici 1ª, 2ª, 3ª e 4ª.

---

(1) Ordinanza ministeriale 3 marzo 1904, pubblicata coll'O. S. n. 6-1904 ex R. M. e n. 23-1904 ex R. A.).

Capo IV.

Disposizioni generali pei trasporti a P. V.

1. Enumerazione delle diverse tariffe.
2. Classificazione delle merci (T. art. 62).
3. Trasporto dei veicoli (T. art. 72).
4. Inoltro dei trasporti. Termini di resa. Sospensione dei termini di resa (T. art. 70 e 120 *bis*).
5. Merci escluse dal trasporto (T. art. 71).

Capo V.

Tariffe e tassazione dei trasporti a P. V.

1. Norme per la tassazione dei trasporti.
2. Tariffe generali. Tassa minima (T. art. 63).
3. Carico e scarico. Diritto fisso (T. art. 69; N. M. articolo 32).
4. Condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali commi P. V. (Tariffe, Parte IV, capo XIV).
5. Condizioni generali per l'applicazione delle tariffe locali ed eccezionali P. V. (Tariffe, parte IV, capo XV).
6. Modo d'applicazione delle tariffe speciali comuni, locali ed eccezionali P. V.
7. Prezzo minimo per vagone (T. art. 67).
8. Tariffe scali marittimi e lacuali (alleg. 8 alle Tariffe).
9. Merci richiedenti cure particolari (T. art. 98 ed allegato 9).
10. Concessioni speciali. (Apposito fascicolo, edizione 1 gennaio 1909 ed appendici 1ª, 2ª, 3ª e 4ª).
11. Trasporti da e per stazioni con servizio limitato ai soli vagoni completi, o non ammesse alla P. V. (Avvertenza a pagina 5 del prontuario generale delle distanze chilometriche. Norme contabili, gestioni merci, art. 45).

Capo VI.

Tenuta delle gestioni merci.

1. Chiusura dei conti (O. S. 191-1913; N. M. art. 46).

2. Tenuta dei registri spedizioni, arrivi, di uscita e del conto corrente. Versamento al Capo stazione (O. S. 191-1913; N. M. articoli 12, 15 e 19).

3. Conti coll'Agenzia di città (N. M. art. 34, circolare 47-1910).

4. Compilazione ed invio dei documenti contabili ai Controlli ed all'Ufficio contabilità riassuntiva dei Prodotti in Firenze (O. G. 29-1912, O. S. 188 e 191-1913; N. C. S. art. 40).

5. Contabilizzazione delle tasse pei trasporti in conto corrente delle derrate alimentari spedite all'estero e trattamento delle relative note di affrancazione e degli avvisi di incasso degli assegni gravati su detti trasporti (N. M. art. 38).

6. Rilievi; loro contabilizzazione. Prescrizione (O. S. 188 e 191-1913; N. C. S. art. 20).

7. Spese anticipate. Annullamento e riduzione. Pagamento (N. M. articolo 24 e 29).

8. Assegni. Aumento, riduzione, annullamento ricarteggi. Pagamento. Avvisi di incasso. Duplicati (N. M. art. 25 e 29).

9. Obbligazioni per assegni scambiati con le Amministrazioni in servizio di corrispondenza (N. M. art. 30, circolare 23-1918).

10. Rifiuto di pagamento di spese anticipate e di assegni (T. art. 123).

11. Depositi e note di affrancazione (N. M. art. 28, circolare 22-1919).

12. Riscossione e liquidazione dei depositi pei trasporti da effettuarsi in servizio di corrispondenza (N. M. art. 30 e 28, circolare 22-1919).

13. Rivalse (N. M. art. 23, O. S. 190-1914 e 207-1917).

14. Norme da osservarsi nei pagamenti (N. C. S. art. 16).

15. Rimborso del diritto fisso (T. art. 69; N. M. art. 32; circolare 13-1912).

16. Reclami in genere; rimborso (N. C. S. art. 28 e 29).

17. Eccedenza di cassa (N. C. S. art. 8).

18. Divieto di rilasciare copie e duplicati di documenti di trasporto (N. M. art. 31).

19. Vendita al pubblico di stampati e pubblicazioni. Accreditamento degli stampati a pagamento adoperati per servizio (circolare 110-1911; N. C. S. art. 33 al 37).

Disposizioni comuni a tutti i trasporti.

Capo I.

Norme generali.

1. Richiesta di spedizione (T. art. 92 e 93, N. M. art. 3).

2. Modificazioni al contratto di trasporto (T. art. 109; N. M. art. 29).

3. Servizi cumulativi italiani e di corrispondenza (Norme e condizioni risultanti dal « Prontuario dei Servizi cumulativi e di corrispondenza, ecc. Ediz. 1 aprile 1915 », e servizi ferroviari-marittimi (N. M. art. 30). Veggasi pure « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, ecc.).

4. Servizi internazionali diretti e da ferrovia a ferrovia (1).

5. Trasporti in servizio (O. S. 160-1915 N. M. art. 40).

6. Trasporti a domicilio (T. art. 120, 120-bis; N. M. art. 34; Capitolato d'oneri; fascicolo « Norme e Condizioni, ecc. » di cui O. S. 130-1912).

7. Trasporti oltre le strade ferrate (T. art. 125).

8. Prescrizioni daziarie, di polizia e sanitarie (T. art. 8).

9. Regolamento per il trasporto delle merci pericolose e nocive. (Allegato 9 alle tariffe. Istruzioni di cui O. S. 132-1914).

Capo II.

Condizioni di tariffa.

1. Convogli speciali (T. art. 6).

2. Merci voluminose (T. art. 97).

3. Trasporti in vagoni speciali (T. art. 99).

---

(1) Norme e condizioni delle singole tariffe pubblicate in appositi volumi.

4. Oggetti di straordinario peso o dimensione (T. art. 100).

5. Merci assicurate. Campioni (T. art. 101 e 104).

6. Colli contenenti merci di classi diverse (T. art. 65).

7. Determinazione e pagamento dei prezzi di trasporto. Peso minimo tassabile (T. art. 5 e 66).

8. False dichiarazioni (T. art. 10 e 105). Prelevamento campioni. Verbali (N. M. art. 37).

9. Rispedizioni (T. art. 111; N. M., art. 27).

10. Uso dei vagoni, eccedenza di carico sulla loro portata e tassa di disinfezione (T. art. 107).

11. Tassa di pesatura (T. art. 113).

12. Nolo copertoni (T. art. 114).

13. Ricevute di ritorno (T. art. 116).

14. Tasse di deposito e di sosta (T. art. 117).

15. Uso della grue (T. art. 118).

16. Provvigioni sugli assegni e sulle spese anticipate (T. articoli 121 e 122; N. M. art. 24 e 25).

17. Trasporti per conto delle Amministrazioni della guerra, della marina, e del Corpo della R. guardia di finanza (Regolamento di cui O. S. 190-1911).

18. Trasporti di materiali per le linee telegrafiche (N. M. articolo 41 e circolare 22-1917).

19. Trasporti di materiale sanitario per conto del Ministero dell'interno, Direzione generale sanità pubblica (O. S. 206-1914 e circolare 64-1915).

20. Trasporti per conto delle cooperative di consumo fra il personale ferroviario e per conto delle società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato. (Regolamenti di cui O. S. 167-1911 e O. S. 82-1920).

21. Trasporti in carri di costruzione speciale di proprietà dell'Amministrazione e dei privati. (Alleg. 14 alle Tariffe, Regolamento di cui O. S. 83-1908).

22. Servizio di facchinaggio esterno a Venezia S. Lucia (Allegato 11 alle Tariffe).

23. Interruzioni di linee (T. art. 126 e 128; N. M. art. 44).

24. Erronei istradamenti e disguidi (1).

25. Valute da accettarsi nelle riscossioni. Aggio (T. allegato 1, N. M. art. 35).

26. Tassa di custodia per le bolle a cauzione e di legittimazione. (Regolamento servizio doganale sulle ferrovie. Edizione 1910, di cui O. S. 107-1910, art. 244).

Capo III.

Servizio commerciale (1).

1. Lettere d'avviso (T. art. 157).

2. Riconsegna dei trasporti (T. art. 7 e 110).

3. Spedizioni giacenti, rifiutate ed abbandonate. Vendite. Apertura dei colli. Mancanze, eccedenze, pareggi (T. art. 112 ed O. S. 235-1911).

4. Dichiarazioni di garanzia (T. art. 95).

5. Accertamento delle anormalità. Processo verbale e bollettino di accertamento. Riserve (T. art. 135).

6. Piombatura dei carri (O. S. 134-1911 e successive modificazioni).

7. Liquidazione indennizzi. Quietanze (O. S. 137-1911).

8. Irresponsabilità dell'Amministrazione in dipendenza della natura delle merci, del modo di trasporto, di carico delle spedizioni, ecc. (T. art. 103 e 130).

9. Prescrizioni delle azioni derivanti dal contratto di trasporto (T. art. 12-*bis* e 146).

10. Disposizioni e norme per la consegna dei trasporti fra il personale delle stazioni e quello dei treni. (Veggasi disposizioni regolamentari di cui la nota (1) a pag. 173).

11. Norme e disposizioni per l'inoltro dei trasporti a G. V. (Norme ed istruzioni per i trasporti in collettame C. V., ed. 1908; O. S. 316-1908, 348-1909 e 162-1911; circolare 50-1910. — Modificazioni ed aggiunte elenco itinerari carri normali e scorta G. V., edizione 1 ottobre 1910; O. S. 156-1912 e 178-1912).

---

(1) Veggansi le disposizioni regolamentari di cui la nota (1) a pag. 173.

12. Norme e disposizioni sul servizio dei carri misti a P. V. (Nuovo elenco dei carri misti normali pel trasporto di merci in collettame a P. V., O. S. 217-1908. Prima e seconda appendice all'elenco suddetto, circolari 24-1909 e 6-1910. Modificazioni ed aggiunte all'elenco stesso, circolare 50-1910, O. S. 410-1911, 38, 113, 156, 254 e 302-1912).

13. Norme per l'utilizzazione e circolazione dei copertoni ed attrezzi di carico. (Norme per la utilizzazione e circolazione copertoni ed attrezzi di carico O. S. 67-1907). Elenco delle stazioni che hanno in deposito scorte fisse di attrezzi di carico, edizione 1909).

Capo IV.

Servizio doganale. — (Regolamento di cui O. S. 107-1910, modificato colla prima appendice gennaio 1913).

1. Disposizioni generali sul servizio doganale (pag. 1 e 23).

2. Bolletta di cauzione in esenzione di visita (1). Bolletta di cauzione dichiarata (2). Bolletta di legittimazione (3).

3. Smarrimento delle bollette — Duplicati —Proroghe di validità — Cambi di destinazione (4).

4. Mancanza ed alterazione dei piombi doganali (articoli 96 e 97).

5. Etichette ai documenti, ai carri, cestoni e colli. Foglio speciale di carico per le merci scortate colla bolla cauzione (art. 91 e 92).

6. Consegna delle merci alla dogana di destinazione. Certificato di scarico. « Nulla osta » da rimettersi ai destinatari (5).

---

(1) Art. 28, 29, 33, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 88, 90, 92, 93, 136 e 144.

(2) Art. 73, 74, 75, 76, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 93, 123 a 131, 136, 144, 224 e 226.

(3) Art. 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 216, 217 a 229.

(4) Art. 94, 95, 140, 213, 214, 222 e 223.

(5) Art. 99, 101, 102, 105, 109, 123 a 131, 257, 258 a 264.

7. Concorso del personale ferroviario nella repressione del contrabbando (art. dal 303 al 310).

8. Documenti da esigersi dai mittenti per i trasporti diretti all'estero:

In rapporto alle operazioni doganali;

In rapporto ai divieti di esportazione;

In rapporto alla cessione della valuta estera all'Istituto Nazionale per i cambi.

(Circolari n. 53-1918, 58-1918, 40-1920, 47-1920).

9. Polizia veterinaria.

Documenti da esigersi per i trasporti di bestiame per l'interno e per l'estero.

(O. S. n. 277-1914 e relativo fascicolo istruzioni).

Ordine di servizio N. 52.

Servizio di corrispondenza con la linea a scartamento ridotto Mori-Arco-Riva.

Col giorno 1° marzo 1921 la linea a scartamento ridotto Mori-Arco-Riva, esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, è stata ammessa al servizio di corrispondenza delle merci sotto l'osservanza delle norme e condizioni di cui in appresso:

1° *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza si effettua a mezzo della stazione di scambio di Mori e comprende le merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata, a piccola velocità ordinaria ed i veicoli.

Esistendo sulla linea Mori-Arco-Riva un solo modo di trasporto, le spedizioni provenienti dalla linea stessa saranno dalla stazione di Mori inoltrate a G. V., P. V. acc. o P. V. O. secondo le indicazioni esposte dal mittente sui documenti originari.

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) il numerario e gli oggetti preziosi;

b) i feretri;

c) gli animali vivi, eccettuati i cani, il pollame e gli uccelli in gabbia;

d) le merci pericolose, nocive ed infiammabili ascritte alle categorie 8ª, 9ª, 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle tariffe, eccettuato il petrolio in stagnoni incassati e la benzina in bidoni a chiusura ermetica;

e) le merci eccedenti la lunghezza di m. 5,80, la larghezza di m. 2,40, l'altezza di m. 2,70;

f) i colli indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate;

g) i furgoni per trasporto di mobilia, tanto vuoti che carichi;

h) i liquidi in fiaschi sciolti, gli oggetti di vetro, di porcellana e di terraglia caricati alla rinfusa.

2° *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza - Distanze e servizi delle stazioni della linea Mori-Arco-Riva.* — Le stazioni della ferrovia Mori-Arco-Riva ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Mori, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di servizio.

3° *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza devono essere condizionate secondo i regolamenti e le tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato.

4° *Documenti di trasporto - Tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e la compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, la scritturazione e la contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni, le stazioni devono attenersi alle disposizioni contenute nell'articolo 30 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » (edizione 1° luglio 1909) pubblicate con l'O. S. n. 160-1909.

5° *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio dovrà essere applicato per intero, per qualunque caso e per tutte indistintamente le merci, integrandolo con l'aggiunta

della quota relativa all'operazione di carico o scarico quando il detto diritto fisso sia costituito dalle sole spese di stazione.

I trasporti di merci a G. V. a carro completo e quelli di merci a P. V. acc. devono essere gravati, rispetto alla stazione di scambio di Mori, della tassa di transito di cui all'articolo 108 delle Tariffe.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato, dovranno essere fatte le seguenti aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— nell'indice parte III, a pagina 6 riportare l'indicazione « Linea Mori-Arco-Riva (esercitata dalle ferrovie dello Stato) pagina 189 »;

— nell'elenco alfabetico delle stazioni aggiungere, nelle sedi opportune, il nome delle stazioni di cui l'allegato prospetto con l'indicazione della pagina 189;

— dopo la pagina 188 riportare tutte le indicazioni contenute nell'allegato prospetto.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° agosto 1918) si dovrà:

— a pagina 18, dopo l'indicazione « /723/ Torino-Rivoli » aggiungere:

Ferrovie dello Stato (3)

/726/ Mori-Arco-Riva

— nell'elenco « Località delle Ferrovie Secondarie, delle tramvie, ecc. » inserire, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni di cui l'allegato prospetto con l'indicazione della linea 726.

Infine nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex-austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba, Cormons e alla stazione di Cervignano » (edizione 1° gennaio 1921):

— a pagina 16 di fianco al nome di Mori esporre il richiamo (*) riportando in calce la nota seguente:

(*) Stazione di scambio con la linea a scartamento ridotto Mori-Arco-Riva ammessa al servizio di corrispondenza delle merci.

— a pag. 39 modificare come appresso l'intenstazione della **tabella** (14):

(14) Mori-Arco-Riva

(Linea a scartamento ridotto ammessa al servizio di corrispondenza delle merci. Non ammessa alle tariffe ed ai sistemi contabili in vigore sulle ferrovie dello Stato).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 52-1921.

FERROVIA A SCARTAMENTO RIDOTTO MORI-ARCO-RIVA

(esercitata dalle Ferrovie dello Stato).

STAZIONI	Distanza in chilometri dalla stazione di scambio di Mori	Servizi cui sono abilitate			Impianti fissi						
		Merci senza distinzione di velocità	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		Grue fisse		Bilance a ponte		Sagoma-limite
					di testa	di fianco	Quantità	Portata in tonnellate	Quantità	Portata in tonnellate	
Loppio	7	M	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nago Torbole	13	M	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arco	20	M	V	—	—	F	—	—	—	—	—
Riva	25	M	V	—	—	F	1	2 1/2	1	15	—

NB. — Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) il numerario e gli oggetti preziosi;
b) i feretri;
c) gli animali vivi, eccettuati i cani, il pollame e gli uccelli in gabbia;
d) le merci pericolose, nocive ed infiammabili ascritte alla categorie 8ª, 9ª, 11ª, 12ª, 13ª, 14ª dell'allegato 9 alle tariffe, eccettuato il petrolio in stagnoni incassati e la benzina in bidoni a chiusura ermetica;
e) le merci eccedenti la lunghezza di m. 5.80, la larghezza di m. 2.40, l'altezza di m. 2.70;
f) i colli indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate;
g) i furgoni per trasporto di mobilia, tanto vuoti che carichi;
h) i liquidi in fiaschi sciolti, gli oggetti di vetro, di porcellana o di terraglia caricati alla rinfusa.

Ordine di servizio N. 53 (L. M. T.).

Attivazione del sistema di blocco elettromeccanico nei due sensi di corsa dei treni fra le stazioni di Livorno e Pisa sul tratto Bivio Calambrone-Bivio Tagliaferro e sul raccordo Bivio Tagliaferro-Bivio Navicelli.

(Vedi ordine di servizio n. 2 del 28 gennaio 1906 e n. 26 del 13 marzo 1919).

Dalle ore 15 del giorno 3 maggio 1921, in prosecuzione del blocco già in funzione (O. S. n. 26 del 13-3-19) fra Livorno (posto di blocco n. 1) ed il Bivio Calambrone (posto di blocco n. 2) sulla Livorno-Pisa, verrà attivato l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni sul tratto Bivio Calambrone-Bivio Tagliaferro e sul raccordo Bivio Tagliaferro-Bivio Navicelli, con sei posti situati come segue:

Bivio Calambrone (cabina) km. 93+999,50 — Posto di blocco n. 2;

Posto intermedio (cabina) km. 91+159,00 — Posto di blocco n. 3;

Stazione di Tombolo (F. V.) km. 87+943,50 — Posto di blocco n. 4;

Posto intermedio (cabina) km. 83+421,45 — Posto di blocco n. 5;

Bivio Tagliaferro (cabina) km. 79+647,40 — Posto di blocco n. 6;

Bivio Navicelli (cabina) km. 1+022 dal bivio Tagliaferro — Posto di blocco n. 7.

Il posto di blocco del bivio Navicelli, in corrispondenza col posto di blocco del bivio Tagliaferro e con quello esistente n. 2 di Pisa P. N., sostituirà il posto di blocco n. 1 situato nella cabina B della stazione di Pisa Centrale attivato con O. S. n. 2 del 28 gennaio 1906. Pertanto il posto di blocco n. 2 di Pisa P. N. assumerà il n. 8.

Per il ricevimento e le partenze dei treni dalla stazione Centrale di Pisa, lato Spezia e Livorno, le cabine B e C della sta-

zione stessa scambieranno come attualmente consensi elettrici con le cabine dei bivi Tagliaferro e Navicelli. Il segnalamento dei posti di blocco n. 3 e 5 e della stazione di Tombolo sarà così costituito:

Posto di blocco n. 3:

Per i treni provenienti da Livorno:

— Semaforo di 1ª categoria a m. 32 dall'asse della cabina verso Livorno (progressiva km. 91+191,00), preceduto a m. 600 da un semaforo d'avviso (progressiva km. 91+791,00);

Per i treni provenienti da Pisa:

— Semaforo di 1ª categoria a m. 30 dell'asse della cabina verso Pisa (progressiva km. 91+129,00), preceduto a m. 600 da un semaforo d'avviso (progressiva km. 90+529,00).

Stazione di Tombolo:

Per i treni provenienti da Livorno:

— Semaforo di partenza verso Pisa a m. 171,75 dall'asse del F. V. (progressiva km. 87+771,75);

— Semaforo ad ali accoppiate, di 1ª categoria di protezione della stazione e di avviso del precedente di partenza, a m. 515,55 dall'asse del F. V. ed a m. 395,80 dalla traversa limite del deviatoio estremo (progressiva km. 88+459,05), preceduto a m. 757,40 da un semaforo d'avviso (progressiva km. 89+216,45).

Per i treni provenienti da Pisa:

— Semaforo di partenza verso Livorno a m. 176,20 dall'asse del F. V. (progressiva km. 88+119,70);

— Semaforo ad ali accoppiate, di 1ª categoria di protezione della stazione e di avviso del precedente di partenza, a m. 582,87 dall'asse del F. V. ed a m. 298 dalla traversa limite del deviatoio estremo (progressiva km. 87 + 360,63), preceduto a m. 800 da un semaforo d'avviso (progressiva km. 86 + 560,63).

La manovra a via libera dei semafori di protezione e partenza dalla stazione lato Pisa è subordinata ai consensi elettrici che vengono concessi, mediante istrumenti tipo F. S., dal P. L. della strada provinciale alla progressiva km. 87+727,50.

Posto di blocco n. 5:

Per i treni provenienti da Livorno:

— Semaforo di 1ª categoria a m. 30 dall'asse della cabina verso Livorno (progressiva km. 83+451,45), preceduto a m. 618 da un semaforo d'avviso (progressiva km. 84+069,45).

Per i treni provenienti da Pisa:

— Semaforo di 1ª categoria a m. 30 dall'asse della cabina verso Pisa (progressiva km. 83+391,45), preceduto a m. 600 da un semaforo d'avviso (progressiva km. 82+791,45).

Tutti i suddetti semafori sono ubicati alla sinistra dei binari nel senso della corsa dei treni ai quali comandano.

Nessuna modificazione verrà apportata al segnalamento dei bivi Calambrone, Tagliaferro e Navicelli e della stazione di Pisa Centrale.

Alla stessa data ed alla stessa ora cesseranno di funzionare gli attuali segnali a disco girevole di 2ª categoria di protezione della stazione di Tombolo.

Le divisioni interessate impartiranno, ciascuna per la parte di propria competenza, le disposizioni occorrenti per la regolare attivazione degli impianti sopra specificati.

Ordine di servizio N. 54.

Elezione dei Rappresentanti del personale nelle Commissioni per gli esami di concorso a posti di Sorvegliante della linea e di Capo squadra cantonieri.

Per la elezione dei Rappresentanti del personale nelle Commissioni incaricate di provvedere agli esami di concorso a posti di Capo squadra cantonieri e di Sorvegliante della linea valgono le seguenti norme:

1. — Agli esami di concorso ai posti di *Capo squadra cantonieri* provvederanno, per l'intera rete, *tre Commissioni regionali.*

A tale effetto la rete delle ferrovie dello Stato sarà considerata suddivisa in tre regioni:

settentrionale, che comprenderà il personale dei Compartimenti di Torino, Milano, Genova e Venezia, nonchè quello delle Delegazioni di Trento e di Trieste;

centrale, che comprenderà il personale dei Compartimenti di Bologna, Firenze, Ancona, Roma e quello della Delegazione di Cagliari;

meridionale, che comprenderà il personale dei Compartimenti di Napoli, Bari, Reggio Calabria e Palermo.

2. — Per la elezione dei rappresentanti del personale nelle tre commissioni regionali di cui al precedente paragrafo, sono *elettori* — per la regione in cui hanno la residenza amministrativa — i guardiani, i cantonieri stabili ed in prova, i capi squadra cantonieri ed i sorveglianti della linea; sono *eleggibili* i capi squadra cantonieri ed i sorveglianti della linea.

3. — Agli esami di concorso ai posti di *Sorvegliante della linea* provvederà, per l'intera rete, *una Commissione unica*.

4. — Per la elezione dei rappresentanti del personale nella commissione unica di cui al precedente paragrafo, sono *elettori* i capi squadra cantonieri ed i sorveglianti della linea, e sono *eleggibili* i sorveglianti della linea.

5. — Le commissioni regionali e la commissione unica di cui ai paragrafi 1° e 3° saranno composte ciascuna di *sette membri* dei quali *quattro*, compreso il presidente, nominati dal Direttore generale (su proposta del Servizio Lavori), e *tre* eletti dal personale.

Le commissioni stesse dureranno in carica per il biennio 1921-1922, e comunque fino a compimento della sessione di esami eventualmente in corso.

6. — Ogni stazione sarà sede di votazione.

7. — Le operazioni elettorali saranno presiedute, in ciascuna sede di votazione, dal titolare della stazione, o, in caso di impedimento da un suo delegato.

Il titolare ed il suo delegato potranno farsi coadiuvare da altri agenti adatti, scelti fra gli elettori, quando ciò fosse necessario.

8. — Ciascuna sede elettorale sarà dotata dell'elenco degli elettori assegnati alla sede stessa, in ordine di qualifica, elenco che

sarà compilato in doppio esemplare a cura della competente Divisione compartimentale o della competente Delegazione di esercizio.

Tale elenco sarà affisso nelle rispettive sedi di votazione in modo che gli interessati possano prenderne visione in precedenza al primo giorno delle elezioni.

9. — Gli agenti elettori eserciteranno il loro diritto di voto presso la stazione più prossima alla località dove prestano servizio; però gli agenti che si trovano fuori dalla località in cui hanno la propria residenza amministrativa, possono esercitare invece il loro diritto di voto in altra località sede di votazione presso cui si troveranno nei giorni delle elezioni.

10. — Gli elettori dovranno essere informati in quale sede di votazione sono inscritti.

Dovranno essere date opportune disposizioni affinchè gli agenti possano, per turno, prendere parte alla votazione senza pregiudizio del servizio.

11. — All'incaricato di presiedere le operazioni elettorali di ciascuna sede saranno trasmessi:

a) un esemplare del presente ordine di servizio;

b) le schede occorrenti per la votazione;

c) l'elenco degli elettori appartenenti alla sede stessa.

12. — Le elezioni avranno luogo:

a) nei giorni 1 e 2 maggio p. v. per i rappresentanti del personale nelle commissioni regionali di esami a posti di capo squadra cantonieri;

b) nei giorni 8 e 9 maggio p. v. per i rappresentanti del personale nella commissione unica di esami a posti di sorvegliante della linea.

13. — Il titolare di ogni stazione dovrà predisporre tutto quanto occorra affinchè le operazioni elettorali procedano colla massima regolarità.

14. — Presso ciascun compartimento o delegazione di esercizio sarà costituita, a cura del capo compartimento o del capo della delegazione, una commissione che procederà alle operazioni di scrutinio per le votazioni avvenute nelle rispettive giurisdizioni.

Tale commissione sarà composta da un funzionario del compartimento o della delegazione, di grado non inferiore al 4°, con funzioni di presidente, da due agenti di grado non inferiore al 7°, l'uno e gli altri nominati dal capo del compartimento o della delegazione, e da due rappresentanti del personale nominati dal presidente stesso e scelti fra gli elettori.

A ciascuna commissione compartimentale di scrutinio saranno aggregati due scrutatori da scegliersi, dal presidente, fra gli elettori.

15. — Presso il *Servizio Lavori* (Roma) sarà costituita una *Commissione centrale* che avrà l'incarico di riassumere i risultati delle votazioni dei singoli compartimenti e di provedere alla proclamazione degli eletti.

La Commissione centrale sarà composta da un funzionario di grado non inferiore al 3° nominato (su proposta del detto Servizio) dal Direttore generale con funzioni di presidente, da due funzionari di grado non inferiore al 7° designati dal presidente e confermati dal capo del detto Servizio, e da due rappresentanti del personale nominati dal presidente stesso e scelti fra gli elettori.

16. — Le commissioni compartimentali di scrutinio e la commissione centrale saranno assistite da un segretario scelto dai rispettivi presidenti.

17. — L'orario delle votazioni è stabilito dalle ore 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 di ciascuno dei giorni di votazione.

Al principio ed al termine delle operazioni elettorali non occorrerà procedere a redazione di verbali o ad altre formalità. Peraltro ogni qualvolta la votazione venga interrotta, l'incaricato di presiederla è tenuto a provvedere nel modo più sicuro alla conservazione degli elenchi, delle schede e dell'urna o cassetta.

In caso di contestazioni in sede di votazione, l'incaricato inviterà i reclamanti a mettere per iscritto le loro osservazioni che saranno trasmesse, nel piego suggellato, alla rispettiva Commissione di scrutinio.

18. — Le schede sono di carta verdognola con opportuna intestazione e portano attaccata una cedolina.

Sulle schede sono tracciate due linee orizzontali nel senso della minor dimensione.

Le schede sono distribuite a cura dell'Amministrazione.

19. — Ciascun elettore ha il diritto di indicare sulla scheda due candidati.

I candidati devono essere designati con cognome, nome e qualifica scritti in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione.

20. — Al momento in cui l'elettore si presenta a votare, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali gli consegna una scheda, dopo essersi assicurato della identità di esso; in seguito l'elettore stesso si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulla scheda le volute indicazioni dei candidati, e, dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio nome e cognome, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma nell'elenco degli elettori accanto al proprio cognome.

L'incaricato, verificato il cognome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta, chiusa a chiave e sigillata.

21. — Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto nell'elenco di cui al paragrafo 8°, perchè non appartiene a quella sede di votazione, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi dell'identità di esso, lo ammette alla votazione, inscrivendo il cognome, il nome e la qualifica in un elenco suppletivo e gli consegna una scheda.

Tali schede vengono tenute separate da quelle degli altri votanti, e quindi non sono immesse nell'urna o cassetta.

Le disposizioni dei comma precedenti sono applicabili soltanto agli agenti che per qualsiasi causa si trovano fuori della propria residenza.

Qualora in una località, ove funzionino più sedi elettorali, si presentino ad una sede elettori che appartengono ad altra sede della località stessa, e domandino di votare in base al presente paragrafo, essi dovranno essere inviati alla loro sede di votazione.

Gli agenti che eventualmente non siano stati compresi, per svista, negli elenchi degli elettori, saranno ammessi alla votazione con procedura analoga a quella prevista dal 1° comma del presente paragrafo.

22. — Terminata la votazione l'incaricato, alla presenza degli elettori, estrae dall'urna o cassetta le schede dei votanti e ne fa un piego suggellato unitamente all'elenco degli elettori da lui

firmato e convalidato con timbro ad umido, e trasmette il piego stesso (come piego assicurato) al presidente della Commissione compartimentale di scrutinio.

Nello stesso piego saranno pure racchiuse le schede di votazione e gli elenchi suppletivi riguardanti gli agenti che hanno votato in base al paragrafo 21° e che dipendono amministrativamente dal compartimento nella cui giurisdizione è situata la sede di votazione.

Sull'involucro del piego dovrà essere riprodotta l'indicazione della sede di votazione e la dicitura « *Elezione dei rappresentanti del personale nella Commissione di esami per capi squadra cantonieri* », nonchè riportato chiaramente l'indirizzo:

« *Alla Commissione compartimentale di scrutinio di* ..... ».

Invece le schede degli elettori che hanno votato in base al paragrafo 21° e che dipendono da un compartimento diverso da quello nella cui giurisdizione si trova la sede di votazione, ed i relativi elenchi suppletivi, devono essere trasmessi, pure in piego assicurato, al presidente della commissione di scrutinio del compartimento nel quale tali agenti sono elettori.

23. — Entro 4 giorni dalla votazione, i presidenti delle commissioni compartimentali di scrutinio fanno verificare se da tutte le sedi elettorali vennero i pieghi assicurati di cui al precedente paragrafo. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da disguido negli uffici di spedizione, il presidente ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne fa a suo tempo dichiarazione a verbale.

24. — La commissione compartimentale di scrutinio, iniziando i suoi lavori, accerterà innanzi tutto se il numero dei pieghi assicurati corrisponde a quello delle sedi elettorali della propria giurisdiizone, e, nel caso che ne manchi qualcuno, ne fa menzione nel processo verbale. La commissione fa inoltre le necessarie verifiche degli elenchi degli elettori.

Verificato il numero delle schede contenute in ciascun piego, il presidente, prima di immettere nelle urne le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori. L'altro scrutatore appone un segno nel rispettivo elenco accanto al cognome dell'elettore.

Le schede dei votanti in base al paragrafo 21° non saranno immesse nell'urna se non dopo che la commissione siasi pronunciata sulla regolarità di esse in base alle informazioni ricevute dai competenti uffici. Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha diritto al voto, ovvero che abbia indebitamente espresso il voto più di una volta, la relativa scheda sarà annullata.

25. — Compiuta la immissione delle schede nell'urna si fa lo spoglio delle schede stesse.

I nomi scritti nelle schede vengono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda se ne trovi un numero maggiore di 2, quelli successivi al secondo si danno per non scritti e non si leggono. Sono nulle le schede che, all'infuori della firma nella cedolina, contengono segni di riconoscimento, nonchè quelle non conformi al modello stabilito.

Sulle contestazioni eventualmente elevate intorno alle schede decide la commissione compartimentale in via definitiva; in caso di mancata decisione, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale di cui al paragrafo 15°.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si suggellano le urne, si chiudono in un piego gli atti e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

26. — Compiuto lo spoglio delle schede, la commissione compartimentali compilà un processo verbale nel quale devono essere indicati i cognomi, i nomi e le qualifiche di tutti i candidati ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportato.

Il processo verbale, firmato da tutti i componenti la commissione, viene inviato in piego assicurato alla Commissione centrale.

Tutti gli atti delle Commissioni compartimentali di scrutinio saranno conservati sino ad avvenuta proclamazione degli eletti.

27. — La commissione centrale, in base ai risultati dei verbali pervenuti dalle commissioni compartimentali, procede alla compilazione di un elenco generale dei candidati, distintamente per ciascuna delle tre commissioni regionali e per la commissione unica, di cui ai paragrafi 1° e 3° disponendoli in ordine di gra-

duatoria secondo il numero dei voti riportati da ciascuno di essi, e proclama eletti, per ciascuna di tali commissioni, i tre candidati che hanno rispettivamente riportato il maggior numero di voti, ed a parità di voti il candidato con maggior anzianità di servizio da computarsi a termini dell'art. 2 della legge 19 giugno 1913, n. 641.

La commissione centrale compila per ciascuna elezione un processo verbale dei lavori compiuti, da firmarsi dal presidente e dai membri, e dà immediata comunicazione dei risultati delle elezioni al Direttore generale, per tramite del Servizio personale ed Affari generali.

Sulle contestazioni eventualmente elevate in seno alla Commissione centrale, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale stessa.

Alle operazioni della commissione centrale possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

Ordine di servizio N. 55.

Soppressione dell'Ispettorato d'esercizio delle ferrovie Dalmate.

(Vedi circolare n. 9-1919 e ordine generale n. 2-1919).

In conseguenza del trattato di Rapallo, approvato con la legge 19 novembre 1920, n. 1778, entro il corrente mese di aprile 1921 sarà compiuta la consegna alle ferrovie jugoslave (Direzione di Zagabria) delle linee della Dalmazia, Sebenico-Knin e Perkovic-Labin.

Entro il mese stesso resterà quindi soppresso l'Ispettorato di esercizio di Sebenico. Gli incartamenti di detto Ispettorato saranno rititari dal Servizio personale e affari generali (Ramo - Affari generali), ed a questo gli altri servizi ed uffici, dovranno rivolgersi per gli affari interessanti lo stralcio dell'esercizio delle ferrovie Dalmate.

Ordine di servizio N. 56.

Servizio di Pubblica Sicurezza sulle ferrovie.

Col 1° agosto s. a. sono andate in vigore le nuove Istruzioni per il servizio di pubblica sicurezza sulle ferrovie, approvato con Decreto ministeriale 30 marzo 1920 e riportate nel Bollettino Ufficiale n. 31-1920 (1ª parte), le quali riassumono tutte le disposizioni vigenti in materia, disciplinando meglio i rapporti che nell'esecuzione del servizio stesso intercedono tra il nostro personale e quello della P. S.

Tra le innovazioni introdotte nell'ordinamento del servizio in parola, vi è quella del passaggio alla diretta dipendenza dei Commissari Compartimentali di P. S., del personale degli altri Uffici di P. S. esistenti presso le stazioni del rispettivo Compartimento, nonchè l'istituzione nei principali scali, delle squadre di vigilanza composte di carabinieri e di nostri agenti e comandate da un sottufficiale dell'arma RR. CC.

Viene poi stabilito un più regolare servizio di scorta sui treni, mediante appositi nuclei di agenti di P. S. e carabinieri.

Pertanto, in relazione al contenuto delle suddette Istruzioni, si impartiscono le seguenti norme perchè il personale delle stazioni e dei treni vi si attenga in quanto rispettivamente lo riguarda, facendo anche presente:

Che tutto il personale ferroviario esecutivo è obbligato ad invigilare, compatibilmente con le esigenze del servizio cui è particolarmente adibito, perchè non si commettano furti od altri danneggiamenti alle merci ed al materiale che sostano sui piazzali, piani caricatori e magazzini, o che si trovano in composizione a treni in qualunque momento del percorso.

Che conseguentemente sarà proceduto disciplinarmente, e se *del caso sarà fatto rapporto all'autorità giudiziaria a termini degli art.* 150 *del Codice di Procedura Penale e* 180 *del Codice Penale, contro gli agenti che trovandosi in prossimità del luogo in cui ac-*

cadessero i reati stessi, non si curassero, pur avendone la possibilità, di impedirli o di denunziarne gli autori.

Agli agenti che scoprono o concorrono efficacemente a scoprire gli autori di furti o di altri fatti dolosi in danno della nostra Amministrazione oppure a ricuperare refurtiva appartenente all'Amministrazione stessa, verranno concessi premi adeguati all'importanza del fatto.

Vigilanza degli scali.

1. — Alla vigilanza degli scali ferroviari l'Amministrazione provvede o con la costituzione di squadre speciali, previ accordi col Ministero dell'Interno. o direttamente con i propri agenti, ovvero affidando il servizio a imprese di facchinaggio, o ad Istituti di vigilanza privata, debitamente autorizzati, a norma del regolamento approvato con R. D. 4 giugno 1914, n. 563.

Il Ministero dell'Interno, oltre a contribuire con i carabinieri alla formazione delle Squadre speciali, concorre nel servizio di cui trattasi, secondo la disponibilità della forza, sia provvedendo tutto il personale proprio per la vigilanza di determinati scali, sia fornendo, in altri casi, agenti in sussidio, sia infine esercitando un'azione di controllo per il più efficace rendimento del servizio stesso.

Squadre speciali miste.

2. — Le squadre devono:

a) eseguire una permanente vigilanza ai magazzini e depositi di merci, ai treni fermi sui binari dei piazzali ferroviari, agli uffici ed altre pertinenze delle ferrovie;

b) curare una speciale vigilanza ai carri in sosta contenenti merci ricche od esplosivi;

c) concorrere alla repressione dei reati, specialmente di quelli avvenuti nella propria giurisdizione;

d) corrispondere a tutte le richieste del Commissariato Compartimentale di P. S. e dell'Ufficio di P. S. presso la stazione ;

e) informare il Commissario Compartimentale di P. S. di

tutto quanto possa avere attinenza alla polizia ferroviaria e migliorare il servizio;

f) in caso di constatato reato o di accertata mancanza, prontamente iniziare con impegno tutte quelle indagini che possano condurre all'accertamento dei responsabili ed al sequestro della refurtiva, informandone nel più breve tempo il sottufficiale dell'Arma comandante la squadra.

3. — Il servizio per la vigilanza agli scali da parte delle squadre è predisposto dal Commissario Compartimentale di P. S. previ accordi con le Divisioni.

Le disposizioni di servizio, per cura del Commissario Compartimentale, verranno comunicate in tempo per iscritto al sottufficiale dei RR. CC., affinchè questi possa regolare i turni tanto per i carabinieri, quanto per le guardie ferroviarie; nonchè al Capo dell'Ufficio di P. S. locale ed al Capo stazione.

Il Capo dell'Ufficio di P. S. presso la stazione o dell'Ufficio di P. S. locale, nonchè il sottufficiale dell'arma comandante la squadra, provvederanno al controllo del servizio per assicurarsi della regolarità della esecuzione. Anche il Capo stazione ha facoltà di controllo particolarmente per quanto riguarda i guardiani ferroviari. Per quanto riguarda invece i militi dell'arma RR. CC., il Capo stazione si limiterà a prender nota della loro presenza e della durata effettiva dei rispettivi turni nel servizio di vigilanza, per informarne la propria Divisione con rapporto mensile.

4. — In caso di manchevolezze o deficienze e per tutto quanto abbia attinenza al regolare funzionamento del servizio, il sottufficile dei carabinieri, il Capo ufficio di P. S. presso la stazione ed il Capo dell'ufficio di P. S. locale, ne faranno rapporti con le proposte del caso al Commissario Compartimentale. Quando però occorra adottare provvedimenti disciplinari a carico dei militari dell'Arma, il sottufficiale dei carabinieri ne riferirà anche ai propri superiori.

Il Capo stazione, indipendentemente dai provvedimenti disciplinari di sua competenza, deve riferire alla Divisione.

Guardie ferroviarie addette alle squadre.

5. — Le guardie ferroviarie da destinarsi alle squadre vengono scelte su conforme parere del Commissariato Compartimentale di P. S., dalla nostra Amministrazione:

a) tra i manovali di carriera;

b) tra gli avventizi straordinari;

Per le nuove assunzioni sono da preferirsi gli ex carabinieri, (anche in base al disposto dell'articolo 11 D. L. n. 494, del 6 aprile 1919), le ex guardie di città, di finanza e carcerarie, i decorati per merito di guerra, i mutilati di guerra, purchè riconosciuti idonei, ed in genere coloro che abbiano prestato lodevole servizio in corpi militarizzati.

6. — Il suddetto personale non può essere distolto, per qualsiasi motivo, dalle sue mansioni; pertanto prima di concedere al medesimo licenze o di disporne per qualsiasi motivo l'allontanamento dal servizio, la Divisione Movimento e Traffico, dovrà sentire il parere del Commissario Compartimentale di P. S.

7. — I manovali di carriera e gli avventizi straordinari, in quanto siano destinati alle squadre, devono provare di possedere i requisiti per avere la qualità di agenti di P. S. a norma dell'articolo 43 T. U. delle leggi sugli ufficiali ed agenti di P. S. approvato con R. D. 31 agosto 1907, n. 690 e dell'art. 81 del Regolamento approvato con R. D. 20 agosto 1909, n. 666 e cioè:

a) essere maggiori di età;

b) saper leggere e scrivere;

c) non essere stati mai condannati per delitti contro le persone portanti pene restrittive della libertà personale per oltre un anno, o per reati per associazione a delinquere, furti, ricettazione dolosa di oggetti furtivi, truffa, appropriazione indebita, abuso di fiducia e frode di ogni altra specie e sotto qualunque altro titolo del Codice Penale, per qualunque specie di falso, falsa testimonianza o calunnia, per eccitamento all'ordio fra le varie classi sociali, nonchè per reati contro il buon costume, salvo i casi di riabilitazione a termini di legge;

d) avere condotta incensurata;

Devono inoltre provare di non essere incorsi in alcuna delle

condanne di cui all'art. 5 della legge 2 luglio 1908, n. 319 sulle lesioni commesse con armi; devono risultare di sana e robusta costituzione fisica, esser riconosciuti idonei al servizio.

8. — Essi devono altresì munirsi del Decreto che attribuisce loro la qualità di agenti di P. S. e prestare giuramento dinanzi al Pretore. Qualora essi vengano a perdere i requisiti per avere la qualità di agenti di P. S., il Commissario Compartimentale di P. S. curerà il ritiro del Decreto di nomina e promuoverà immediatamente la revoca del Decreto stesso.

Il Decreto dovrà pure essere ritirato a cura del Commissario Compartimentale in caso di licenziamento o sospensione dal servizio.

9. — Negli scali di maggiore importanza, verranno, ad una tra le guardie ferroviarie più meritevoli e ritenuta idonea, assegnate le funzioni di Capo guardia. L'agente scelto, d'accordo col Commissario Compartimentale, a tale funzione, dipende direttamente dal sottufficiale dei carabinieri comandante il drappello, al quale farà le sue proposte circa la ripartizione dei turni di servizio fra il personale dipendente e lo coadiuverà in tutte le altre attribuzioni.

L'assegnazione delle funzioni di Capo guardia cessa senz'altro quando l'agente venga rinviato al servizio ferroviario propriamente detto.

10. — Il personale ferroviario addetto alla vigilanza deve portare in servizio il berretto di prescrizione (1) ed essere munito di apposita tessera di riconoscimento rilasciata dal Commissario Compartimentale di P.S.

11. — Le guardie ferroviarie debbono avvisare subito di ogni singolo fatto il proprio Capo guardie il quale a sua volta ne ri-

---

(1) *per i Capi guardia* — Berretto di panno nero con due galloncini in lana bleu e con trofeo di metallo, costituito da monogramma grande F. S., sormontato da piccola ruota alata;

per i manovali guardie — Berretto di panno nero con galloncino in lana bleu e con trofeo di metallo, costituito da un monogramma F. S. grande, sormontato da piccola ruota alata.

Le richieste mod. *A*-81 per la fornitura di detti berretti dovranno essere indirizzate al Magazzino Approvvigionamenti - Riparto vestiario di Firenze P. P.

ferirà per iscritto al Capo stazione. Ove non esista Capo guardia, le stesse guardie daranno tale avviso direttamente ed immediatamente al Capo stazione.

12. — Le guardie ferroviarie addette alle squadre sono sottoposte a tutte le disposizioni del Regolamento del personale approvato con D. L. 13 agosto 1917, n. 1393. Però, per ragioni di servizio dipendono dal Commissario Compartimentale di P. S. a disposizione del quale sono messe per l'esecuzione dei servizi di istituto.

Tali guardie dovranno in ogni caso prestare man forte quando venissero richieste dall'Autorità di P. S.

Carabinieri addetti alle squadre.

13. — I carabinieri addetti alle squadre, per tutto quanto riguarda il servizio, dipendono esclusivamente dai rispettivi Commissariati Compartimentali di P. S. ai quali compete impartire le relative disposizioni.

Armamento.

14. — Il personale addetto alla custodia degli scali, durante il servizio deve essere armato di fucile o di rivoltella a seconda delle esigenze locali.

Per le guardie ferroviarie componenti le suddette squadre speciali, sarà indicata, nei singoli decreti di attribuzione della qualifica di agenti di P. S., la qualità dell'arma da portare in servizio.

15. — Le armi e munizioni per le persone addette alla vigilanza degli scali saranno tenute in consegna dal sottufficiale dell'arma dei RR. CC. comandante il drappello, ovvero dal funzionario dell'ufficio di P. S. di stazione, o dagli agenti di P. S. del posto di guardia allo scalo, oppure dal Capo stazione.

Le armi devono essere consegnate alle persone incaricate della vigilanza solo al momento in cui esse devono prestare il loro

turno di servizio e dovranno essere ritirate appena cessato il servizio.

16. — L'autorizzazione per il porto d'arma degli agenti ferroviari componenti le squadre di vigilanza, risulterà dal Decreto che attribuisce loro la qualità di agenti di P. S.

Pel porto d'arme all'altro personale addetto alla vigilanza è necessaria l'autorizzazione da richiedersi nei modi stabiliti dal seguente punto 17.

Riguardo alla concessione di porto d'armi in dipendenza dell'art. 233 del Regolamento del Personale, la facoltà di prescrivere che gli agenti siano armati in servizio, quando per speciali condizioni di luogo e di tempo lo si ritenga necessario, è deferita ai rispettivi Capi delle Divisioni Compartimentali.

Vigilanza non affidata alle squadre.

17. — Quando l servizio di vigilanza agli scali non sia disimpegnato dalle squadre, le Divisioni Movimento e Traffico prescriveranno che gli agenti incaricati della vigilanza, anche se appartenenti ad Imprese di facchinaggio o ad Istituti privati, debbano avere la qualità di guardie giurate attribuita con regolare decreto ed ottenere la autorizzazione per avere il porto d'arma; disporranno inoltre che siano comunicati al Commissariato Compartimentale di P. S. l'elenco con le complete generalità delle persone adibite al servizio e le successive variazioni, nonchè i turni di servizio.

Anche su detto personale, indipendentemente dalla vigilanza che spetta al Prefetto della Provincia, il Commissario Compartimentale di P. S. esercita il suo controllo sia direttamente, sia a mezzo dell'ufficio di P. S. presso la stazione o dell'ufficio di P. S. locale o dell'arma dei CC. RR. locale, ai quali comunica i turni di servizio.

In caso di manchevolezze o deficienze imputabili, sia ai singoli individui, sia alle Imprese assuntrici od ai Dirigenti ferroviari locali, il Commissario Compartimentale riferirà alla Divisione per i provvedimenti di competenza, nonchè al Ministero dell'Interno «Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria).

Sorveglianza carri in manovra.

18. — Nei casi in cui i carri piombati o comunque contenenti merci per le quali torni utile la vigilanza, debbano per ragioni di manovra essere momentaneamente spinti su binari il cui posto di vigilanza non fosse eventualmente coperto, i Capi stazione provvederanno senza eccezione alla continuità della sorveglianza dei carri stessi facendoli scortare da apposita guardia fino a che non siano ritornati nella località sorvegliata.

Sorveglianza carri carichi da riparare.

19. — I carri carichi che abbiano riportate avarie che ne impediscono l'ulteriore circolazione ma che sono riparabili a veicolo carico (art. 6 e 16 delle Norme sull'uso delle etichette di riparazione) (1), dovranno possibilmente essere riparati su binari della stazione ed all'uopo questa li ritirerà su di un binario adatto. La merce caricata sul carro resta così in consegna e sotto la custodia della stazione stessa.

Quando invece la riparazione dei carri carichi non possa essere eseguita sui binari della stazione ed occorra inoltrarli sui binari della squadra di rialzo, allo scopo di delimitare la responsabilità per la custodia della merce, i carri chiusi dovranno essere convenientemente assicurati con piombi o lucchetti prima di effet-

---

(1) *Art. 6.* – . . . .
Quando poi ad un veicolo carico vengono applicate le etichette V. 57a e V. 57b per avarie pericolose alla circolazione ma facilmente riparabili anche a veicolo carico, si dovrà indicarlo dopo l'elenco delle avarie e prima della firma, per norma del personale del Movimento nel caso ritenesse opportuno di evitare il trasbordo e fare richiesta del personale sia locale che fuori sede occorrente per la riparazione.

Art. 16 – L'eventuale indicazione posta dai verificatori sulle etichette per segnalare che i veicoli possono essere riparati carichi ha valore puramente tecnico poichè in ogni caso spetta alla stazione stabilire, in relazione alle ulteriori informazioni sul tempo necessario per la riparazione e tenuto conto dei termini di resa e delle difficoltà di trasbordo, se convenga o no eseguire il trasbordo e riparare il veicolo carico.

tuarne la consegna alla squadra. I carri aperti ed in particolar modo quelli contenenti merci facilmente asportabili, dovranno essere, in quanto possibile, pesati prima della consegna e dopo la restituzione, in contraddittorio fra un agente della stazione ed uno della squadra.

Ove all'atto della restituzione dei carri riparati, si rilevino alterazione nei piombi o lucchetti, oppure differenze di peso non giustificate dalle riparazioni eseguite ai veicoli, si dovrà procedere agli accertamenti del caso per stabilire se sussistono ammanchi di merce, nonchè l'entità e la causa dei medesimi.

Per le squadre di rialzo che non hanno personale di guardia e che quindi durante le interruzioni del lavoro debbono lasciare il materiale privo di sorveglianza, le Divisioni Movimento e Traffico prenderanno accordi con le Divisioni Materiale e Trazione per stabilire, in relazione alle condizioni locali, le modalità più opportune per poter delimitare le eventuali responsabilità in caso di mancanze e manomissioni riscontrate nelle merci all'atto della restituzione dei carri riparati..

Chiusura carri.

20. — I carri contenenti specialmente valori, merci ricche e simili, oltre ai piombi, dovranno essere assicurati con doppio lucchetto.

21. — Le stazioni ed i depositi di personale viaggiante che sono stati o saranno forniti di lucchetti per la chiusura dei carri, li debbono mettere in uso per assicurare i carri contenenti le merci più facilmente soggette a sottrazioni, tanto durante la sosta e manovra nelle stazioni, quanto lungo il percorso in composizione a quei treni che verranno designati dalle Divisioni Movimento e Traffico.

L'applicazione di robusti lucchetti ai carri completi caricati dai mittenti potrà aver luogo a cura dei mittenti stessi ai quali anzi le stazioni spiegheranno come ciò sia consigliabile anche nel loro stesso interesse, giacchè l'esistenza dei lucchetti al carro, mentre non menoma ordinariamente la responsabilità dell'Amministrazione, attribuitale dalle Condizioni e Tariffe sui trasporti,

può invece effiecacemente impedire anche quelle sottrazioni che tornerebbero a danno delle parti, quali ad esempio quelle perpetrate con assalto ai treni in corsa da bande di malviventi, nei casi da considerarsi di forza maggiore.

Ai carri misti ed ai completi caricati dell'Amministrazione e contenenti le merci in parola, i lucchetti, uno per lato, saranno dalla stazione o scalo applicati: per i carri in partenza, subito dopo la piombatura e per quelli provenienti da altre stazioni, subito dopo l'arrivo del treno e previa vérifica delle condizioni della piombatura; e verranno tolti, nel primo caso, quando i carri debbono essere consegnati al personale dei treni per l'inoltro, e nel secondo, quando devono essere aperti per lo scarico. Analogamente il personale dei treni applicherà i propri lucchetti ai carri presi in consegna e li toglierà all'arrivo, sempre dopo eseguita in contraddittorio la verifica dei piombi.

Avvenute tali operazioni senza emissione di riserve da parte del conseg̓natario per irregolarità nella piombatura, si presume che la medesima sia in condizione ineccepibile.

Restano ferme, anche nei riguardi dei carri assicurati con lucchetti, le disposizioni di cui ai Capi III e IV delle Norme per la piombatura dei carri (1919), circa i criteri da eseguirsi per la determinazione delle responsabilità nei casi di manomissione.

Negli scali i lucchetti con le rispettive chiavi saranno dati in custodia ad agenti designati dal Capo stazione o Capo gestione titolare, i quali agenti saranno pure incaricati della loro applicazione ai carri e rimozione.

Le stazioni prima di utilizzare carri per la formazione di misti normali o supplementari, o comuque pel carico di merci richiedenti l'applicazione dei lucchetti, nonchè per qualsiasi trasporto in destinazione dell'estero, debbono assicurarsi che siano muniti di occhielli, del diametro interno di almeno mm. 20, fissati alle pareti con chiodi ribaditi o chiavarde con dato avvitato all'interno.

E' assolutamente vietato l'uso dei bolloni ribaditi, applicati agli occhielli per assicurare la chiusura delle portelle dei carri, avendo tale sistema dato luogo all'inconveniente dello strappo degli occhielli stessi, per opera del personale: sarà addebitata a titolo di risarcimento la quota di L. 20 sia agli agenti, sia alla Ditta

che abbia scaricato direttamente il vagone, quando gli occhielli del carro siano stati in tal modo danneggiati.

Riconsegna dei trasporti ai destinatari.

22. — Nella riconsegna dei trasporti in collettame e specialmente dei carri completi, gli agenti che hanno tali mansioni devono attenersi strettamente alle disposizioni in vigore (Ordine di servizio n. 49-1913 e circolare gialla 17-1918) ed assicurarsi nel modo stabilito dell'identità personale del destinatario o del suo procuratore o mandatario.

Delle conseguenze di erronee riconsegne saranno tenuti responsabili personalmente l'impiegato agli svincoli ed il Capo stazione od il Capo gestione da cui dipende, i quali oltre ad essere puniti disciplinarmente, saranno tenuti a concorrere con gravi addebiti nell'indennizzo che l'Amministrazione dovesse pagare all'avente diritto.

Cani da guardia.

23. — Agli agenti addetti al servizio di vigilanza che previa autorizzazione della Divisione Movimento e Traffico, terranno durante il proprio servizio di notte un cane riconosciuto adatto per servizio di guardia, dall'Ispettore di Riparto, sarà corrisposto un compenso mensile di L. 75 pel mantenimento ed ammortizzamento della spesa di acquisto, la quale spesa su richiesta dell'interessato potrà essere anticipata dall'Amministrazione e scomputata con trattenute di L. 20 mensili.

Nel caso che l'animale venisse fornito dall'Amministrazione sato potrà essere anticipata dall'Amministrazione e scomputata con trattenute mensili di L. 30.

Rinvenimento oggetti e merci.

24. — E' fatto obbligo ai Capi stazione di avvisare il Commissariato Compartimentale di P. S. del rinvenimento di oggetti, merci e bagagli lungo le linee, oppure nelle stazioni e dipendenze e nei treni.

Equale avviso sarà dato all'Ufficio di P. S. presso la stazione o all'Ufficio di P. S. o al Comando dell'Arma dei carabinieri del luogo, quando la cosa rinvenuta si riferisca ad una denunzia già fatta all'Ufficio di P. S. od all'Arma.

Negli scali dove sia istituita la squadra di vigilanza, l'avviso da parte del Capo stazione deve essere dato al sottufficiale comandante la squadra, il quale indipendentemente dalle eventuali indagini, e dai provvedimenti di competenza, provvederà ad informare a sua volta, secondo i casi, il Commissario Compartimentale o l'Ufficio di P. S. ovvero il Comando dell'Arma RR. CC.

Trasporto esplosivi.

25. — Per il trasporto degli esplosivi, qualunque sia la categoria alla quale essi appartengono, il Capo della Stazione di partenza darà subito avviso della spedizione all'Autorità di P. S.

Eguale avviso daranno il Capo della stazione di arrivo ed i Capi delle stazioni nelle quali i carri contenenti gli esplosivi debbono per qualsiasi ragione sostare e qualunque sia la durata della sosta.

Indipendentemente dall'avviso all'Autorità locale di P. S., i Capi stazione provvederanno coi propri guardiani, fino all'arrivo degli agenti della forza pubblica, alla vigilanza degli esplosivi durante la sosta, e cureranno durante il viaggio che gli esplosivi restino affidati alla diretta sorveglianza di un frenatore.

Verifiche documenti e registri.

26. — I funzionari di P. S., gli Ispettori d'investigazione ed i sottufficiali dell'arma RR. CC. comandanti le squadre, possono prendere direttamente visione presso gli uffici ferroviari del Compartimento o presso le stazioni, dei documenti di trasporto, dei fogli di accompagnamento e dei registri di partenza, di arrivo, di transito e di trasbordo per le merci e bagagli, rivolgendosi ai Capi dei singoli uffici.

Denuncie di reati.

27. — I capi degli uffici, delle stazioni, degli scali, dei depositi, delle officine e simili, sono tenuti a far denunzia con le norme di cui in appresso, di tutti i fatti che implichino reati di azione pubblica.

Per quanto si riferisce specialmente ai reati che possono verificarsi sulle merci affidate alle Ferrovie per il trasporto e la custodia, la denunzia sarà emessa dai suddetti Capi stazione o gestione subito dopo la constatazione nei casi in cui esse, per le circostanze in cui si sono verificate, o per la qualità delle merci mancanti, o per la qualità delle persone danneggiate, presentano speciale importanza; negli altri casi, la denunzia sarà emessa quando le pratiche subito esperite, in base alle norme regolamentari, non abbiano portato al loro pareggio, ma in ogni modo non oltre un mese dalla data della constatazione.

28. — Quando sia certa la località nella quale il fatto avvenne, la denunzia sarà rimessa nei termini di cui sopra, nello stesso giorno, della constatazione, al sottufficiale dell'Arma RR. CC. comandante la squadra o all'ufficio di P. S. o al Comando dell'Arma dei RR. CC. del luogo.

Quando invece viene constatato il reato, senza però poter precisare la località nella quale sia stato commesso, come pure in tutti i casi di così dette mancanze che possano far ritenere trattarsi di reato, la denunzia dovrà essere rimessa, sempre nello stesso giorno della constatazione, al Commissariato Compartimentale di P. S.

La denunzia stessa deve contenere tutte le indicazioni necessarie ad agevolare le indagini da eseguirsi dalla P. S. per la scoperta dei colpevoli, per l'accertamento delle prove e l'eventuale sequestro della refurtiva. Una copia di tale denunzia sarà rimessa, per il tramite dell'Ispettore del Riparto, alla competente Divisione Movimento e Traffico, corredandola di tutti i documenti di constatazione (verbale Ch 100, foglio di accompagnamento, piombi, interrogatori, ecc).

Nel caso in cui per l'entità e qualità del reato si dovesse presumere un danno rilevante, e quando apparisca comunque utile

di condurre le indagini con prontezza, quest'ultima comunicazione verrà data a mezzò di telegramma con tutti gli estremi necessari per agevolare le indagini stesse.

29. — Poichè è stabilito che il rapporto all'Autorità Giudiziaria deve essere presentato dall'Ufficio di P. S. o dal Comando dell'Arma dei RR. CC. cui deve essere diretta la denunzia di reato da parte dei Capi degli Uffici ferroviari delle stazioni, degli scali, dei depositi delle Officine, ecc., ne consegue che questi restano esonerati dall'obbligo di tale rapporto, bastando la denunzia alla P. S. e ciò a modifica del disposto dell'O .G. di servizio n. 21-1905, dell'O. S. 80-1907 e della circolare gialla 23-1916 del Servizio Movimento.

Indagini sui reati.

Quando si conosca la località ove sia stato commesso un reato di indole ferroviaria, spetta all'Ufficio di P. S. presso la stazione, oppure, in mancanza, all'Ufficio di P. S. o al Comando dell'arma dei RR. CC. del luogo, di occuparsi di tutte le indagini relative.

Spetta invece ai Commissariati Compartimentali di P. S. di provvedere alle indagini, quando vi sia incertezza sulla località in cui sia stato commesso il reato, e per tutte le così dette mancanze che possano far ritenere trattarsi di reato.

31. — Si rammenta che i Capi stazione o i Capi gestione titolari, oltre che a raccogliere gli elementi necessari all'istruttoria giudiziaria, debbono procedere alle indagini intese ad accertare anche le responsabilità in via amministrativa, compilando e rimettendo alle rispettive Divisioni Movimento e Traffico il rapporto preliminare ai sensi dell'Ordine di servizio n. 36-1905 (articoli 1 e 18).

Quando da tali indagini risultino mancanze disciplinari, imputabili ad agenti della stazione in cui avviene l'accertamento, perseguibili ai sensi dell'art. 182 *f*) del Regolamento del Personale, i suddetti Capi stazione o Capi gestione dovranno compiere anche gli atti necessari ad accertare la colpa e ciò a norma dell'articolo 199, 1° comma del Regolamento stesso.

Scorta dei treni e sorveglianza nelle stazioni.

32. — L'autorità di P. S. provvede alla vigilanza sui treni viaggiatori compresi i bagagliai, sui treni merci, sui piroscafi, sulle linee ed in tutti i punti delle stazioni, degli scali, sale d'aspetto, piazzali, depositi, officine e località in genere dove si ravvisi la necessità del servizio di prevenzione.

33. — La vigilanza comprende: la scorta ai treni; l'assistenza alle operazioni di carico, scarico e smistamento dei carri; la verifica nelle locomotive, nelle vetture, nei carri, nei bagagliai, nelle garitte dei freni, nei dormitori, nelle case cantoniere, nei caselli ed in genere in tutti i locali e dipendenze delle Ferrovie.

Comprende inoltre la spunta e l'accertamento delle condizioni delle merci nei magazzini e nei carri; nonchè le visite personali agli agenti di cui all'art. 187 *f)* del Regolamento del personale. Per queste operazioni i funzionari di P. S. prenderanno accordi col funzionario della Divisione Movimento e Traffico destinato ad occuparsi del servizio di polizia ferroviaria.

34. — Ai funzionari od agenti di P. S. viaggianti in servizio di vigilanza sulle Ferrovie e sui piroscafi non è consentito di portar seco valigie od altri oggetti e di accompagnarsi con altre persone specialmente se donne o bambini, anche se appartenenti alla loro famiglia.

35. — I funzionari e gli agenti di P. S. in servizio di vigilanza sui treni e sui piroscafi non possono dare disposizioni interessanti l'andamento del servizio ferroviario e di navigazione.

Ove in qualsiasi caso occorrano provvedimenti di tale natura, i detti funzionari od agenti ne avvertiranno il personale ferroviario o quello di bordo a cui è affidata la direzione e la responsabilità del servizio dei treni o di navigazione, il quale personale provvederà se e come sarà del caso.

Avvisi alla P. S. di gravi sinistri ferroviari.

36. — Nei casi di gravi sinistri ferroviari, indipendentemente dall'avviso che dovrà essere dato al sottufficiale comandante la squadra od all'ufficio di P. S. presso la stazione ferroviaria od all'ufficio locale di P. S., ovvero al Comando dell'arma dei RR. ca-

rabinieri, dovrà esesre immediatamente informato anche il Commissario compartimentale di P. S.

Carte e biglietti di libera circolaziona.

37. — Per la esecuzione del servizio di polizia ferroviaria sulle linee statali l'amministrazione rilascia carte nominative di libera circolazione, valevoli per tutte le classi ed anche per i treni di lusso, ai funzionari ed agenti indicati all'art. 68 delle Istruzioni pel servizio di P. S. sulle ferrovie.

Biglietti serie A. S.

38. — Per l'esecuzione dei servizi fissi di scorta, i funzionari, i carabinieri e gli agenti di P. S. saranno muniti di biglietti a libretto serie A. S.

Tali biglietti daranno diritto a prender posto nelle tre classi di qualsiasi treno ordinario, salvo le limitazioni di cui al paragrafo 49, di sostare nei corridoi e di entrare nei bagagliai dei treni merci, quelli di lusso e della Valigia delle Indie.

Tali biglietti saranno custoditi dai capi degli uffici i quali li consegneranno di volta in volta, sotto la loro responsabilità, al funzionario od agente incaricato del servizio e li ritireranno a termine del servizio stesso.

I funzionari e gli agenti che viaggiano con biglietti a libretto serie *As* devono essere anche muniti di tessera personale di riconoscimento.

Il biglietto a libretto dovrà essere esibito, oltre che al personale ferroviario addetto alla controlleria sui treni, anche al personale del Ministero dell'Interno incaricato del servizio di controllo.

Assieme col biglietto a libretto serie *As* dovrà essere esibita, a richiesta, anche la tessera personale di riconoscimento.

Buono pel rilascio dei biglietti ordinari.

39. — Per l'esecuzione di speciali servizi per i quali non sia possibile o conveniente adoperare le carte nominative di libera circolazione o i biglietti a libretto serie *As*, si useranno i buoni

conformi al modello allegato all'Ordine di servizio n. 73-1918. Detti buoni portanti il timbro a secco delle ferrovie dello Stato saranno riuniti in fascicoli, contradistinti con un numero d'ordine. ciascuno dei quali si comporrà di 25 richieste numerate progressivamente da 1 a 25.

I buoni dovranno essere usati soltanto quando gli speciali servizi di vigilanza di cui si tratta, ordinati ed approvati, occorrendo, dal funzionario a ciò autorizzato, abbiano per esclusivo scopo la vigilanza o la repressione dei reati che possono commettersi sui treni e sui piroscafi durante il percorso, sulle linee ferroviarie, ecc. Sono da considerarsi eseguiti allo stesso scopo i viaggi dei sottufficiali dell'Arma dei RR. CC. comandanti le squadre di vigilanza per recarsi alle sedi dei rispettivi Commissariati compartimentali.

In tutti gli altri casi, compresi quelli di trasferimento da un luogo ad un altro per esigenze di ordine pubblico, non sarà consentito l'uso dei buoni, ma i funzionari e gli agenti dovranno fornirsi di regolare biglietto a pagamento.

40. — I fascicoli saranno forniti dal Ministero dell'Interno e conservati dai singoli capi degli uffici di P. S. sotto la loro responsabilità, i quali sono autorizzati a rilasciare e firmare i buoni.

41. — Sono autorizzati a viaggiare con buoni di vigilanza sui treni e sui piroscafi per ragioni di servizio nei casi di cui all'articolo 39:

a) il Capo dell'ufficio centrale di polizia ferroviaria;

b) gli ispettori generali di P. S., i questori, i vice questori, i commissari ed i vice commissari;

c) gli ispettori, i vice ispettori e gli agenti di investigazione;

d) la R. guardia;

e) i carabinieri reali.

Nessuna altra persona con qualifica diversa da quelle tassativamente indicate è ammessa a viaggiare con buoni.

42. — Ciascun buono varrà per un viaggio di corsa semplice; potrà anche valere per un viaggio di andata e ritorno (o doppia corsa) quando la stazione di partenza sia fornita del relativo biglietto. Per i viaggi che importino percorsi su linee ferroviarie ed

6

insieme su linee di navigazione dello Stato si emetteranno buoni distinti per i singoli percorsi.

43. — La validità dei buoni non oltrepasserà i 15 giorni dalla data del rilascio, scaduto tale termine di validità i buoni dovranno essere annullati.

44. — Il funzionario autorizzato al rilascio dei buoni, staccherà di volta in volta dal fascicolo le contro-matrici e le figlie occorrenti per il servizio da compiere dopo di averle riempite in ogni loro parte, firmate e bollate, e le consegnerà al funzionario od all'agente incaricato del servizio.

Eccezionalmente, quando speciali motivi di servizio lo esigano e non si possa preventivamente stabilire l'itinerario, si potranno consegnare una o più contro-matrici e figlie con la destinazione in bianco, ma anche in questo caso le contromatrici e le figlie dovranno essere date ed intestate al funzionario od all'agente incaricato del servizio, il quale, sotto la sua responsabilità, dovrà completarle all'atto di servirsene.

45. — Il funzionario o l'agente incaricato del servizio firmerà la contromatrice e la figlia che ha ricevuto e le presenterà all'ufficio di biglietteria della stazione di partenza.

46. —L'ufficio di biglietteria, o l'agenzia di navigazione, accertata la validità e riconosciuta la regolarità del buono tratterrà la figlia e consegnerà in cambio gratuitamente o un biglietto ordinario a destinazione fissa o in mancanza di questo un biglietto facoltativo della serie a prezzo intero per l'itinerario e la classe indicati nel buono.

Restituirà anche la contromatrice debitamente bollata e datata con gli estremi del biglietto rilasciato.

Quando viene rilasciato, ai termini del paragrafo 42 un biglietto di andata e ritorno, la detta contromatrice dovrà essere ripresentata per la timbratura alla biglietteria della stazione da cui ha inizio il viaggio di ritorno.

47. — Nei casi di eccezionale urgenza, il funzionario o l'agente che non abbia potuto munirsi del buono per presentarlo all'ufficio di biglietteria, o che lungo il viaggio abbia bisogno di proseguire oltre la destinazione indicata dal biglietto rilasciatogli, oppure di deviare su altre linee o diramazioni, prenderà ugualmente posto nel treno o sul piroscafo, facendosi però riconoscere, il funzionario mediante esibizione del biglietto ferroviario e l'agente me-

diante esibizione della tessera di riconoscimento, e rilascerà una richiesta scritta datata e firmata portante l'indicazione della sua qualifica e residenza, del percorso del viaggio e della classe in cui deve essere effettuato.

Tale richiesta, se è esibita all'ufficio di biglietteria od all'agenzia di navigazione, terrà, a tutti gli effetti, luogo del buono; se esibita al controllore del treno o al controllore di bordo, darà diritto al rilascio gratuito del biglietto con le stesse indicazioni prescritte per i viaggiatori ordinari, non esclusa quella del prezzo e del diritto fisso e della sovratassa stabilita per i biglietti emessi a bordo.

I funzionari e gli agenti di P. S. non potranno in qualsiasi caso viaggiare senza essere muniti di regolare biglietto.

48. — Per la contabilizzazione dei biglietti in viaggio rilasciati senza riscossione di prezzo le stazioni continueranno ad uniformarsi alle prescrizioni di cui l'art. 23 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo.

Le agenzie di navigazione compresa la stazione di Roma Termini quando opera come agenzia marittima (nonchè i Controllori viaggianti ed il personale di bordo nei casi previsti dall'art. precedente si regoleranno nel modo stabilito per i biglietti annullati, allegando alle rispettive contabilità, a giustificazione del mancato incasso, i documenti ritirati (buoni o richieste) a tergo dei quali dovranno indicare gli estremi dei biglietti rilasciati.

49. — I funzionari possono prender posto tanto sui treni che sui piroscafi nella classe per la quale furono richiesti e rilasciati i biglietti, fatta eccezione per quanto riguarda le vetture o compartimenti postali, i compartimenti di servizio, quelli riservati e quelli destinati alle signore sole.

Tutti gli altri agenti, tanto se investigativi, quanto se R. guardie o carabinieri in borghese o in divisa, durante il viaggio resteranno nei corridoi o piattaforme: in via eccezionale detti agenti potranno prender posto temporaneamente, se ispettori, sotto ispettori o sottufficiali, nelle vetture di seconda classe e se agenti investigativi, guardie o carabinieri, in terza classe; solo in caso di assoluta mancanza di posti potranno occupare le vetture di classe immediatamente superiore.

Nelle carrozze belvedere, i funzionari, gli agenti ed i carabi-

nieri addetti alla polizia ferroviaria, sono autorizzati ad aver libero accesso con divieto però di occupare i posti.

Sui piroscafi il viaggio degli agenti in divisa deve essere fatto esclusivamente in 3ª classe.

50. — I funzionari e gli agenti, eseguito il servizio, rimetteranno ai superiori una relazione e restituiranno le contromatrici dei buoni usati, nonchè le contromatrici e le figlie dei buoni non usati.

Questi ultimi verranno senza altro annullati.

Nei casi nei quali siano stati rilasciati i buoni con la destinazione in bianco, il funzionario che li rilasciò completerà le matrci rimaste in bianco con le indicazioni risultanti dalle contromatrici restituite.

Nei casi nei quali un viaggio fosse effettuato con rilascio della richiesta scritta, si dovrà al ritorno in sede combinare il corrispondente buono, ed il tagliando che sarebbe rimasto al bigliettario sarà inviato con un appunto spiegativo al Controllo prodotti viaggiatori delle ferrovie dello Stato in Firenze.

51. — E' fatto assoluto divieto di adoperare buoni con cancellature, alterazioni e abrasioni.

Ove occorra modificare o rettificare il nome del titolare o l'itinerario, o la data, si riempirà un altro buono, annullando quello che occorrerebbe modificare o rettificare.

Qualora il funzionario o l'agente non disponga nel momento di altro buono per presentarlo alla stazione di partenza, si regolerà in conformità di quanto è stabilito nell'art. 47.

L'inosservanza alle disposizioni contenute nel presente articolo costituisce, per parte di chi se ne rende responsabile, grave mancanza disciplinare e può anche esporlo al pagamento del biglietto indebitamente rilasciato e delle sovratasse e multe sancite dalle Tariffe.

Resta abrogato l'Ordine di servizio n. 73-1918, eccettochè per quanto riguarda il modello allegatovi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10. 11, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 32, 34, 35, 36, 41 *e* 44.

Circolare N. 14.

Invio delle contabilità ai Controlli da parte delle stazioni della Venezia Giulia.

(Vedi ordine di servizio n. 47-1919).

A partire dalle contabilità della prima quindicina di aprile corrente mese, le stazioni della Venezia Giulia, anzichè inviare i propri elaborati contabili per la concentrazione al Controllo di Trieste dovranno invece trasmetterli direttamente ai Controlli di Torino e di Firenze, pel tramite dei rispettivi reparti di movimento.

L'invio delle contabilità dovrà avvenire come è detto in appresso:

a) a fine della 1ª quindicina e non più tardi del giorno 19 di ogni mese:

1°. *Al Controllo merci interno di Torino*:

I riassunti delle spedizioni e degli arrivi (questi ultimi con annessi i documenti di trasporto, nell'ordine in cui vi vennero scritturati) del servizio interno, nonchè quelli dei trasporti militari in conto corrente, riflettenti la 1ª quindicina del mese in corso;

2°. *Al Controllo merci cumulativo italiano e Controllo comune in Firenze*:

I riassunti di cui al punto 1° riflettenti i servizi cumulativi italiani;

3° *Al Controllo merci cumulativo internazionale di Torino*:

I riassunti cui al punto 1° afferenti i servizi cumulativi internazionali;

4°. *All'Ufficio contabilità dei prodotti in Firenze*:

Le contabilità delle rivalse contabili del servizio interno che si riferiscono alla prima quindicina del mese.

b) **alla fine di ogni mese e non più tardi del giorno 4 del mese susseguente:**

5°. *Al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze*:

La contabilità della gestione Telegrafo e relativi allegati.

6°. *Al Controllo merci interno di Torino*:

I riassunti di cui al punto 1° riguardanti la 2ª quindicina del mese ed inoltre i riepiloghi dei riassunti dell'intero mese contabile, l'elenco degli introiti diversi ed il prospetto del debito e del credito per il servizio interno;

7°. *Al Controllo merci cumulativo italiano e Controllo comune in Firenze*:

I riassunti di cui al punto 2°, relativi alla seconda quindicina del mese, più i relativi riepiloghi ed il prospetto del debito e del credito;

8°. *Al Controllo merci cumulativo internazionale di Torino*:

I riassunti come al punto 3° riflettenti la seconda quindicina, più i relativi riepiloghi ed il prospetto del debito e del credito;

9°. *All'Ufficio assegni in Torino*:

Le schede degli assegni pagati e relativo elenco, nonchè il prospetto del debito e del credito;

10°. *All'Ufficio contabilità dei prodotti in Firenze*:

Gli elenchi delle caparre vagoni e quelli delle note di affrancazione del mese nonchè la contabilità delle rivalse contabili di cui al punto 4° riguardanti la seconda quindicina del mese ed il conto corrente riassuntivo, mod. Ci 502, con gli allegati relativi.

Resta inteso che le stazioni le quali compilano i riassunti delle spedizioni e degli arrivi per giornata o per cinquina dovranno inviarli ai Controlli competenti anche nei giorni 9 e 14 per la prima quindicina ed in quelli 24 e 29 per la seconda.

c) alla fine di ogni mese pari (febbraio, aprile, giugno, agosto, ottobre e dicembre) e non più tardi del giorno 4 del mese susseguente:

11°. *Al Controllo viaggiatori e bagagli in Firenze*:

Le contabilità bimestrali delle gestioni Viaggiatori e bagagli e relativi allegati con annessi i relativi prospetti del debito e del credito.

Il Capostazione deve accertarsi che nei singoli pacchi esista l'elenco delle carte che si trasmettono e precisamente per i viaggiatori e bagagli il mod. Ci 610; per il servizio merci interno il mod. Ci 611; per il servizio cumulativo italiano il mod. Ci 612 e per il servizio cumulativo internazionale il mod. Ci 612a.

Ogni pacco deve essere bene confezionato e munito dell'apposito cartellino con indirizzo a stampa.

Pacco A (mod. Ci 615) - Contabilità prodotti, Firenze;

Pacco *C* (mod. Ci 617) - Controllo Viaggiatori e bagagli Firenze;

Pacco *D* (mod. Ci 618) - Controllo merci cuculativo italiano e Controllo comune, Firenze;

Pacco *E* (mod. Ci 619) - Controllo merci internazionale, Torino;

Pacco *F* (mod. Ci 620) - Controllo merci interno, Torino (trasporti in servizio e trasporti militari in conto corrente);

Pacco *G* (mod. Ci 621) - Ufficio assegni, Torino;

Pacco *H* (mod. Ci 622) - Controllo merci interno, Torino.

I pacchi destinati agli uffici di Firenze (*A*, *C* e *D*) dovranno essere riuniti in un solo collo e muniti del cartellino, mod. Ci 601, avente l'indirizzo: Controllo prodotti, Firenze; i rimanenti (*E*, *F*, *G* e *H*) destinati a Torino, in altro collo da munirsi del cartellino mod. Ci 602, avente l'indirizzo: Controllo prodotti, Torino.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 15.

Scadenza del termine per la presentazione delle domande di prestiti straordinari di guerra e supplementi.

Agli effetti dell'art. 1 (comma 1° del decreto Luogotenenziale 27 ottobre 1918, n. 1614 e dell'art. 7 (comma 1°) del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 2316, che limitano rispettivamente la concessione del *prestito straordinario di guerra* e del *supplemento* sino a *sei mesi* dopo la pubblicazione del trattato di pace, nonchè in relazione agli articoli 1° e 2° del Regio decreto 30 settembre 1920, numero 1389, che fissano definitivamente, per ogni effetto di ragione e di diritto, la cessazione dello stato di guerra al 31 *ottobre* 1920, il termine per la presentazione delle domande del prestito straordinario di guerra e di quelle del supplemento scade improrogabilmente al 30 *aprile* c. a.

Di conseguenza, spirato detto termine, gli Uffici non potranno più dar corso a tali domande, eccettuate soltanto quelle che fossero state già presentate dagli agenti in tempo utile e che, per giustificati motivi debitamente accertati e specificati, siano dovute rimanere in sospeso presso gli Uffici stessi.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con decreto 18 marzo 1921 n. 557 del Ministero dei lavori pubblici sono stati riammessi a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni, gli appaltatori Di Masi Francesco fu Domenico e Di Masi Alfredo di Francesco stati esclusi dalle dette contrattazioni con decreto 13 dicembre 1920, n. 2717, come da pubblicazione fatta nel Bollettino n. 52 del 23 dicembre 1920.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal Decreto Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197.

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 2 del 13 gennaio 1921, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 31 marzo 1921 le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani. (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi. (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° gennaio 1921 a tutto il 31 marzo 1921.	2390	4.621.277,55	228	241.399,77	145	50.977 —	5	1.860 —	15	459,41	2	59,45
Aggiungendo quelle approvate dal 1° luglio 1920 al 31 dicembre 1920.	1391	2.515.517,11	434	462.793,40	333	118.236 —	8	3.048 —	6	432,05	—	—
Si ha un totale nell'esercizio 1920-21.	3781	7.136.794,66	662	704.193,17	478	169.213 —	13	4.908 —	21	891,46	2	59,45

Sulla disponibilità dell'Opera, furono approvate dal Comitato, dopo il 31 *dicembre* 1920, *le seguenti concessioni*:

1° — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI.
(art. 1. n. 3 lett. *e* della legge)

1) ROBATTO Maria, sorella del conduttore Andrea (78768): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° agosto 1920;

2) BRANCACCIO Maria Vittoria, madre del cantoniere COSTABILE Ciro (171667): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1920;

3) DI PIERRO Teodosia, vedova del cantoniere POLIDORO Antonio (149081): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1920 e fino al 30 novembre 1925;

4) LAFORGES Rosa, vedova del manovale PIREO Antonio (161486): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1920 e fino al 30 giugno 1925;

5) DODI Maria vedova PELLEGRINI, figlia dell'ispettore capo DODI Guglielmo (45844): L. 360 annue, con decorrenza 1° ottobre 1920 e fino al 30 settembre 1925;

6) BOTTAI Annunziata, vedova del fuochista PIAGGESI Rosolino (134481): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1920 e fino al 30 settembre 1925;

7) CIRILLI Ida, vedova del cantoniere DI BALDO Francesco (178294): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1920 e fino al 30 settembre 1928;

8) BERRINI Matilde, vedova dell'operaio di 2ª categoria GHIRINGHELLI Ambrogio (179161): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1920 e fino al 30 settembre 1925;

9) LAGHI Valentina, madre del macchinista VERONESI Giuseppe (29712): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° ottobre 1920;

10) CRETTI Maria, vedova del manovale CECCHI Paolo (158793): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1920 e fino al 30 giugno 1928;

11) INNOCENTI Amelia, vedova del fuochista PACINI Angiolo (139106): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1920 e fino al 30 novembre 1926;

12) ZUNINO Maria, vedova del cantoniere LAGORIO Luigi (145524): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1920 e fino al 30 novembre 1928;

13) DE SANTIS Felicia, madre del cantoniere ONOFRI Michelangelo (164739): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1920;

14) BENUCCI Plantilla, vedova del cantoniere CARELLI Brunetto (165336): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1920 e fino al 31 luglio 1922;

15) MONTESANTO Domenica, vedova del manovale BUTERA Giovanni (163900): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1920 e fino al 31 agosto 1926;

16) VALENTINI Maria, vedova del deviatore CANCELLIERO Giuseppe (176959): L. 300 annue, con decorrenza 1° novembre 1920 e fino al 31 ottobre 1926.

2. — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE.
(art. 2, penultimo capoverso della legge).

1) GERARDO, orfano del conduttore capo PULCI Cesare (104016);

2) LUIGI, orfano dell'accenditore DE ANGELIS Antonio (120705);

3) MARIO, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe COLINI Armenio (118840);

4) SEBASTIANO, orfano del fuochista ROMEO Luigi (117064);

5) MARIO, orfano dell'operaio di 1ª categoria CARBONE Antonio (109242);

6) LUIGI, orfano dell'ispettore capo CUBONI ing. cav. Odoardo (108);

7) NORMA, orfana del fuochista GASPARONI Giuseppe (90153);

8) NAZZARENO, orfano del cantoniere PRESUTTI Michele (40855);

9) ANGELO, orfano del capo stazione di 3ª classe FELICI Ettore (84023);

10) VINCENZO, orfano del manovratore TURRIZIANI Pasquale (85002);

11) LUCIANO, orfano dell'operaio di 2ª classe DE MARCHI Antonio (123562);

12) ANTONIO, orfano del capo squadra cantonieri SAPONARO Saverio (28713);

13) FRANCESCO, orfano del cantoniere ALESSI Giuseppe (6023);

14) ROSALIA, orfana del macchinista t. v. PIEGARI Nicola (124693);

15) CARLO, orfano del frenatore PALMI Angelo (59643);

16) IGINO, orfano del capo squadra cantonieri ROCCHI Massimino (31068);

17) MICHELE, orfano del sottocapo PAGLIONICO Natale (148922);

18) ELIO, orfano del capo stazione di 3ª classe FABRI Luigi (34934);

19) UGO, orfano del deviatore BERTONCELLI Albino (141925);

20) STEFANO, orfano dell'operaio di 1ª categoria NATALE Francesco (89546);

21) GIUSEPPE, orfano del guardiano MARRI Agostino (104756);

22) RAFFAELE, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe PIAZZA Giuseppe (112719);

23) ARNALDO, orfano dell'operaio di 1ª categoria RAPPARINI Vincenzo (100756);

24) LIVIO, orfano del deviatore PONIS Augusto (43338);

25) GASTONE, orfano del segretario di 1ª classe D'ATRI dott. Renato (102787);

26) ARCANGELO, orfano del manovale LAMBIASE Michele (144080);

27) GENNARO, orfano del cantoniere PASCARELLA Domenico (122331);

28) GENNARO, orfano del guardiano TOZZI Salvatore (103919);

29) ANTONINO, orfano del manovale ENNA Onofrio (146087);

30) ANIELLO, orfano del guardiano BOCCUTO Cataldo (84960);

31) BRAMANTE, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe BUFFONI Giovanni (33068);

32) TERESA, orfana del cantoniere ANELLA Vincenzo (145051);

33) GIUSEPPE, orfano dell'applicato BONOCORE Fortunato (110684);

34) WILLIAMS, orfano del capo stazione di 3ª classe POPOVICK Giuseppe (87192);

35) ESTERINA, orfana del manovale BERTOLINI Angelo (117784);

3. — REVOCHE DI CONCESSIONI DI RICOVERO GIÀ APPROVATE A FAVORE DI:

1) ANDREA, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe GRANDO Attilio (138221); (vedi bollettino n. 2 del 13 gennaio 1921).

NOMINA DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani dei quali l'Opera stessa ha cura:

a NOVARA, il sig. GOLDONI cav. Augusto, capo di quel Reparto Movimento;

a TREVIGLIO, il sig. BOSCARINO Saverio, titolare di quella stazione;

a LECCE, il sig. cav. ing. ARBORITANZA Domenico, ingegnere capo della locale Sezione Lavori;

a CATANIA, il sig. BONANNO Giuseppe, dirigente quel reparto telegrafico;

a FOGGIA, il sig. BARINI cav. ing. Alberto, ingegnere capo di quella Sezione Lavori;

a PESARO, il sig. ISIDORI cav. Giuseppe, titolare di quella stazione;

a REGGIO CALABRIA, il sig. BRATH Riccardo, segretario di 1ª classe alla locale Divisione Movimento.

DONAZIONI.

Da alcuni funzionari ed agenti del Servizio Materiale e Trazione è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di lire 169, fra essi raccolta per onorare la memoria della moglie del segretario principale sig. GIACOMELLI Francesco.

Da alcuni funzionari ed agenti del Servizio Approvvigionamenti è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di lire 18,80, residuo di una sottoscrizione tra essi fatta per offrire le insegne cavalleresche ad alcuni funzionari.

Da alcuni funzionari ed agenti del Controllo Merci Cumulativo Italiano e Controllo Comune di Firenze è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di lire 137, fra essi raccolta per onorare la memoria del segretario di 1ª classe sig. MARIANI Giuseppe.

Da alcuni funzionari ed agenti del Servizio Materiale e Trazione è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di lire 1473, fra essi raccolta per onorare la memoria della moglie del Capo Servizio sig. comm. ing. ORSO Quinto.

Da alcuni funzionari ed agenti del Servizio Approvvigionamenti è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di lire 1,40, residuo di una sottoscrizione tra essi fatta per onorare la memoria del padre dell'aiutante applicato sig. BAROZZI Vittorio.

Da alcuni funzionari ed agenti del Servizio Materiale e Trazione è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di lire 102, fra essi raccolta per onorare la memoria della moglie del segretario di 2ª classe sig. ZAMAGNI Michele.

Da alcuni funzionari ed agenti della Divisione Materiale e Trazione di Bologna, è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di lire 134, fra essi raccolta per onorare la memoria del padre dell'aiutante applicato sig. GARDINI Gualtiero.

Da alcuni funzionari ed agenti della Divisione Materiale e Trazione di Bologna, è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di lire 121, fra essi raccolta per onorare la memoria della madre dell'ing. capo sig. SELLERI cav. uff. Enea.

Il Direttore Generale
C. CROVA.

SENTENZE

Nel caso di inesatta dichiarazione da parte del mittente della qualità della merce spedita, la Ferrovia deve corrispondere l'indennità per la perdita in base alla qualità dichiarata e non a quella, di maggior pregio, realmente spedita, anche se la merce dichiarata e quella spedita vadano soggette alla stessa tassa di porto e quindi la inesatta dichiarazione non abbia esposto ad alcun danno la Ferrovia (art. 92, 93 e 143 Tariffe e Condizioni) (1).

CORTE APPELLO DI LUCCA. — sentenza 18-22 gennaio 1921 — Ferrovie Stato *appellanti contro* Calzaturificio Veneziano « Bassani e C. ».

La Ditta Antonio Turri e C. di Bologna spedì a grande velocità da Bologna a Borgo a Mozzano al Calzaturificio Meccanico Toscano il 19 novembre 1918 un collo di Kg. 104, marche A, T, C, N, 3901 ed il giorno seguente altro collo di Kg. 118, marche A, T, C, n. 3902.

Per ambedue i colli il contenuto fu dalla Ditta mittente così specificato: « *Pelli concie d'ogni specie non nominate* ». Ma questi due colli non pervennero mai alla stazione di destinazione, sicchè il destinatario Calzaturificio Meccanico Toscano, eseguito il così detto svincolo contabile, presentò il 13 marzo 1919 reclamo in via amministrativa per ottenere l'indennizzo del valore di quella merce, che sostenne consistere in pelli di cavallo concie al cromo e valere secondo fattura lire 33337,50. Non avendo però l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato corrisposto tale inden-

(1) Analogamente pronunciava la Corte d'Appello di Milano con sentenza 29 dicembre 1920 - 11 gennaio 1921 in causa Società Conciaria Valle Olona e Ferrovia Prato.

nizzo il suddetto Calzaturificio in persona del suo gerente e rappresentante sig. Giovannini Pietro, la convenne dinanzi il Tribunale di Lucca perchè sentisse condannarsi pel suddetto titolo al pagamento di lire 33337,50, ai relativi interessi al 5 % dal 18 novembre 1918 al saldo, nonchè a risarcire i maggiori danni dipendenti da colpa e da liquidarsi in separata sede. Il Tribunale di Lucca, con sentenza provvisoriamente *eseguibile* anzi esecutiva 25-30 marzo 1920, respinta una eccezione di carenza di azione nel Calzaturificio attore, ammise una prova testimoniale, contrastata dall'Amministrazione ferroviaria, sui seguenti capitoli: « 1) Vero che i « colli numero 3901, marche A, T, C, di Kg. 104, oggetto della spe« dizione a G. V. n. 118485 del 20 novembre 1918 e numero 3902, « marche A, T, C, di Kg. 118, oggetto della spedizione a G. V. nu« mero 119197 del 21 novembre 1918, ambedue da Bologna a Borgo « a Mozzano per Castelnuovo Garfagnana mittente Ditta Antonio « Turri e C, destinatario Giovannini Pietro quale gerente del Cal« zaturificio toscano, contenevano pelli di cavallo al cromo; 2) « Vero che dette pelli nei giorni 20 e 21 novembre 1918 sulla piaz« za di Bologna valevano lire sette a piede quadrato ».

Contro questa sentenza notificata il 14 aprile 1920 l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con atto 15 maggio 1920 propose appello a questa Corte ivi convenendo il summenzionato Calzaturificio perchè per violazione degli art. 92, 93 e 143 tariffe ferroviarie e per altri motivi da dedursi sentisse riformare detta sentenza. Questo giudizio di appello in cui si costituì come succeduta al Calzaturificio Meccanico Toscano la Società in accomandita semplice « Calzaturificio Veneziano Bassani e C » passò in deliberazione all'udienza del 19 gennaio 1921, essendosi dai procuratori delle parti spiegate le conclusioni sopra trascritte.

RITENUTO IN DIRITTO.

Unico motivo a cui si è ristretto il proposto appello, è che, essendo stato al momento della spedizione dichiarato il contenuto dei due colli andati smarriti come « pelli concie », abbia, stante tale dichiarazione generica, il Calzaturificio Toscano diritto ad indennizzo da determinarsi in base al valore di pelli concie comuni e non possa pretendere un indennizzo maggiore di questo dimo-

strando che, invece di pelli semplicemente concie, la spedizione era composta di pelli di cavallo al cromo, o anche più specificatamente, come si fa ora dal Calzaturificio, dopo espletato dinanzi il Tribunale l'esame testimoniale, di pelli di cavallo al cromo della casa americana Phister e Wogler.

A sorreggere l'appellata sentenza, la cui motivazione nel punto, cui ha relazione l'attuale appello, riesce incomprensibile, l'appellato ha sostenuto che il mittente col dichiarare all'atto della spedizione, come si legge nei relativi documenti, il contenuto per « pelli concie d'ogni specie non nominate », altro non fece che attenersi letteralmente alla voce di nomenclatura delle tariffe ferroviarie, ottemperò con ciò alle prescrizioni degli art. 92 e 93 delle tariffe, avendo, come esse vogliono, indicato esattamente il genere e la natura delle spedizioni e non può perciò mai la fatta dichiarazione considerarsi come falsa allo scopo voluto dalle ferrovie dell'applicazione dall'art. 143 delle tariffe medesime.

Ha aggiunto inoltre l'appellato che falsa non potrebbe considerarsi quella dichiarazione anche perchè, essendo uguale per le spedizioni a G. V. in colli superiori a 20 Kg., quali furono quelli in discorso, il nolo ferroviario in rapporto a qualsiasi specie e qualità di pelli concie, non vi era alcuno scopo di frode.

Questo Collegio peraltro comincia con l'osservare che per aversi a tenore e per gli effetti delle tariffe ferroviarie una falsa dichiarazione non è sempre necessario che abbia, a formarla, concorso l'intento doloso di conseguire l'applicazione di un tasso di tariffa minore del dovuto. Due sono gli scopi, che si prefiggono gli articoli 92 e 93 delle tariffe nel prescrivere che si debba la merce nella richiesta di spedizione, documento compilato dal mittente, descrivere *esattamente nel suo genere e natura escludendosi in modo assoluto le denominazioni generiche;* uno di questi scopi è quello di evitare le frodi nell'applicazione delle tariffe, l'altro è di tutelare l'Amministrazione ferroviaria in caso di perdite o avarie; al primo corrispondono le sanzioni di penalità poste negli art. 10 e 105 delle tariffe, all'altro la disposizione del susseguente art. 143, il quale stabilisce che le indennità volute dalle ferrovie non saranno regolate che sulla base della dichiarazione fatta dallo speditore.

Non trattandosi nella causa attuale dell'applicazione delle

suaccennate penalità, torna inutile ricercare se per tale applicazione debba la falsa dichiarazione essere stata fatta a scopo doloso. Ma che in relazione alla misura dell'indennità per perdite o casi consimili, non sia necessario che la dichiarazione falsa sia dipesa da solo non può dubitarsi. L'art. 143 non fa, a differenza dell'art. 10, accenno alcuno a frodi o sotterfugi intervenuti da parte del mittente ed inoltre il terzo capoverso dell'art. 93 interviene a dichiarare espressamente che « lo speditore risponde dell'esattezza delle indicazioni contenute nella richiesta di spedizione e sopporta tutte le conseguenze che possono derivare da dichiarazioni o scritturazioni erronee, poco precise o inintelligibili ». Fra tali conseguenze evidentemente è la mitigazione di responsabilità segnata nel suaccennato art. 143. Resta perciò a vedersi soltanto se nell'effettuare a Bologna la spedizione dei due colli suddetti, siasi ottemperato con la formula usata alla prescrizione di esatta descrizione della merce nel suo genere e natura (art. 92 e 93 tariffe). Lo nega giustamente l'Amministrazione appellante rilevando che le pelli di cavallo concie al cromo sono pelli, che hanno subita una doppia concia, una ordinaria, preliminare, l'altra al cromo, la quale serve per dare alla pelle la coloritura e la lucentezza.

Non è contestato *ex adverso* che così sia. Ed allora il mittente, se avesse voluto proprio attenersi strettamente alla nomenclatura delle tariffe avrebbe dovuto adoperare non la voce usata: « pelli concie di ogni specie non nominate », ma l'altra, che meglio si attagliava alla merce spedita, « pelli verniciate » oppure avrebbe potuto addirittura specificare, come ora vorrebbe specificarlo, il preciso contenuto dei due colli. Non essendosi ciò fatto non può dirsi che la descrizione data nella richiesta di spedizione ritraesse esattamente il genere e la natura della merce spedita. Ne consegue che, venendo in applicazione l'art. 143 delle tariffe, deve riconoscersi spettare al Calzaturificio appellato a seguito dello smarrimento dei due summenzionati colli indennizzo commisurato al valore medio di pelli comuni ad uso di calzaturificio, semplicemente concie. Deve perciò revocarsi l'ammissione del disposto esame testimoniale, e stabilirsi invece che, in prosecuzione di causa, il calzaturificio provi coll'esibizione delle mercurali e con ogni altro mezzo di prova in caso di dimostrata mancanza di mercu-

riali (art. 140 p. capoverso tariffe), il detto prezzo medio in riferimento al luogo di spedizione (Bologna), come è prescritto in deroga al disposto dell'art. 140 tariffe dall'art. 5 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni, poichè non è contestato che la spedizione di cui trattasi, fu eseguita, come rileva l'appellato ,alla tariffa speciale n. 2 Grande Velocità.

Infortunio sul lavoro - Ferroviere italiano distaccato in Francia - Applicazione della legge francese - Inammissibilità di una duplicazione d' indennità - Integrazione dell'indennizzo sulla base del maggiore salario.

Il ferroviere italiano adibito in Francia a lavori appaltati ad una Ditta francese, in caso d'infortunio non può pretendere oltre alla indennità attribuita a termini della legge francese, una nuova indennità a termini della legge italiana, ma ha solo diritto alla integrazione di detta indennità secondo i criteri della legislazione francese quando il salario complessivo percepito dall'infortunato sia stato superiore a quello preso come base della liquidazione stessa.

TRIBUNALE ROMA — sentenza 24-28 gennaio 1921 (*Est.* Pagano) — Bellando vedova Vighetto *contro* Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Con atto di citazione 26 luglio 1919 Bellando Maddalena, vedova di Vighetto Pietro, in proprio e quale esercente la patria potestà sui figli minori Riccardo e Giuseppina Vighetto fu Pietro, conveniva davanti questo Tribunale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, esponendo che il detto marito di essa istante, fuochista ferroviario, fu destinato a prestar servizio, per conto della stessa Amministrazione a Blaye in Francia, quale conduttore delle gru a vapore, ed il 31 luglio 1918, mentre era addetto al proprio lavoro, fu investito dalla cerniera di una gru a lui prossima, e, spinto nell'ingranaggio di questa, rimase stritolato.

Assumeva l'attrice che agli eredi del Vighetto spettavano l'in-

dennità per l'infortunio sul lavoro in lire 10.000, le ultime competenze dovute al defunto in circa lire 1500, ed alla vedova la pensione di circa lire 600 annue, nonchè le spese di viaggio in Francia in lire 500 e chiedeva pertanto la condanna della convenuta Amministrazione al pagamento delle somme tutte di che sopra, oltre alle spese ed onorarî del giudizio, mediante sentenza provvisoriamente esecutiva.

DIRITTO.

In ordine alla domanda per pagamento di competenze spettanti al Vighetto, è cessata la materia del contendere, a seguito del relativo pagamento fatto dalle Ferrovie in pendenza del presente giudizio. Lo stesso deve dirsi quanto all'altra domanda per pagamento di lire 500 come rimborso di spese di viaggio, perchè, avendo le Ferrovie, pur non essendovi tenute per il detto titolo, versato all'attrice una somma a titolo di sussidio, l'attrice stessa ha rinunziato ad ogni maggiore pretesa.

Quanto alla liquidazione della pensione, deve dichiararsi l'incompetenza del Magistrato ordinario, non essendo dubbio che la competenza a provvedervi appartiene alla Corte dei Conti.

Pertanto la sola controversia che rimane ad esaminare è quella attinente al chiesto pagamento della somma di lire 10,000 a titolo d'indennità per l'infortunio subito in Francia dal Vighetto.

L'attrice non contesta — e d'altronde risulta dagli atti — essersi proceduto davanti al Presidente del Tribunale di Blaye a norma della legislazione francese (legge 9 aprile 1898, modificata dalla legge 22 marzo 1902) alla liquidazione dell'indennità dovuta a lei ed ai suoi figli minori sulla base del salario di frs. dieci al giorno, oltre il premio annuo di franchi seicento, mediante l'assegnazione di una rendita annua secondo i criterî da detta legge stabiliti; ma essa sostiene che, oltre a questa indennità, ha diritto, per sè ed i figli all'assegnazione di un'altra, da calcolarsi secondo la legge italiana sulla base del salario percepito dal Vighetto come ferroviere, e perciò in cinque annualità del salario massimo, considerato nella nostra legislazione in lire 2000 (articoli 9 n. 5 e 12 Legge infortuni).

Ma giustamente osservano le Ferrovie che questa tesi non

è sostenibile. Una duplicazione di indennizzi in dipendenza dello stesso infortunio non può razionalmente venire ammesso.

A prescindere poi dal rilevare che, se la legge italiana fosse stata nella specie applicabile, l'attrice non avrebbe potuto mai pretendere, in virtù delle disposizioni testè richiamate, una somma superiore alle lire 10,000, qualunque fosse la complessiva retribuzione percepita dal defunto suo marito, mentre il capitale corrispondente alla rendita stabilita dal Presidente del Tribunale di Blaye supera già detta cifra, in realtà non la legge italiana, ma quella francese deve, nel caso presente, trovare applicazione. Infatti fu disposto nel R. decreto 30 giugno 1907 che rese esecutiva la convenzione di Parigi del 9 giugno 1906, relativa al trattamento degli operai in caso d'infortunio (articolo 1 che « les ouvriers ou employés de nationalité italienne, victimes d'accidents par le faut ou a l'occasion de travail pour le territoire français, ou leurs représentants auront droit aux mêmes indennités que celles qui sont accordées aux ouvriers ou employés de nationalité française ou à leurs rapprésentants », ripetendosi in tal modo la disposizione già contenuta nell'art. 1 della lettera *d*) legge 29 settembre 1904, che diede esecuzione alla convenzione fra Italia e Francia in data 15 aprile 1904 per la reciproca concessione di guarentigie ed agevolazione ai rispettivi operai.

Di guisa che, quando le Ferrovie stabilirono nella lettera 30 luglio 1917, in risposta alla offerta di contratto fatta all'Impresa « Girondine » con la lettera 9 giugno 1917, doversi l'assicurazione dei lavoratori italiani contro gl'infortuni sul lavoro fare a cura della Girondine per conto delle Ferrovie stesse, secondo le leggi francesi, non fecero che uniformarsi a quanto anche la nostra legislazione disponeva, senza punto ledere alcun diritto dei proprî dipendenti, nè in genere dei lavoratori italiani. Sono perciò nel vero le Ferrovie quando osservano che esse a null'altro sono tenute se non che a quell'integrazione dell'indennità, secondo i criterî posti nella legislazione francese, la quale dipende dal fatto che nella procedura di liquidazione svoltasi in Francia si prese, come è detto, per base il salario di lire dieci giornaliere, oltre il premio di L. 600 annue, mentre in realtà diversa e superiore era la retribuzione complessivamente percepita dal Vighetto.

———

ANNO XIV - N. 16

21 APRILE 1921

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(6402) 1921 - Roma — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto 13 *marzo* 1921, *n.* 341, *che apporta modificazioni alle disposizioni vigenti per il personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 1 del decreto-legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In via provvisoria, e fino a che non sia stato provveduto alla emanazione di un nuovo regolamento per il personale delle ferrovie dello Stato, vengono apportate le seguenti modificazioni alle disposizioni vigenti.

Art. 2.

A decorrere dal 1° gennaio 1921, il personale dei gradi dal 3 al 16 stabile ed in prova addetto a ciascun servizio ed unità speciale formerà ruolo organico a sè e vi sarà inscritto per grado, qualifica ed anzianità, quali risultano dai ruoli finora in vigore, che per ogni altro effetto cesseranno di avere valore.

Le promozioni di grado e gli aumenti anticipati di stipendio saranno conferiti separatamente per ciascun servizio, unità o gruppi di personale, come è indicato nei seguenti articoli.

Il Consiglio di amministrazione ripartirà tra i diversi servizi, unità e gruppi il numero complessivo dei posti di organico, stabiliti in ciascun ruolo per ciascun grado e qualifica.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 aprile 1921, n. 91.

Art. 3.

A decorrere dal 1° gennaio 1921 resta soppressa per gli agenti dal grado 7° al 16° incluso la concessione degli aumenti anticipati di stipendio o paga.

Art. 4.

Le promozioni di grado con decorrenza dal 1° gennaio 1921 e quelle successive fino alla emanazione del nuovo regolamento del personale, che in conformità alle disposizioni vigenti, dovrebbero essere assegnate per « maggior merito », per « merito » o per « anzianità », saranno invece conferite, secondo la progressione dell'attuale regolamento del personale;

a) per il personale dei gradi dal 6° al 4° inclusi, a scelta fra gli agenti più meritevoli tenuto conto anche della anzianità, in base alle designazioni della competente Commissione di avanzamento;

b) per il personale dei gradi dal 7° al 16° inclusi, agli agenti riconosciuti « meritevoli » dalle competenti Commissioni di avanzamento, seguendo l'ordine di anzianità, nei singoli elenchi di cui all'art. 12.

Art. 5.

Il Consiglio d'amministrazione stabilirà, di volta in volta, per le qualifiche di prima assunzione nel personale degli uffici, quale sia il numero dei posti vacanti da coprire mediante pubblico concorso e quale quello da coprire mediante promozione di agenti già in servizio e ciò senza tener conto delle quote fissate per le singole qualifiche dal regolamento in vigore.

Art. 6.

Le Commissioni di avanzamento, di cui al precedente art. 4, sono istituite:

a) presso le Divisioni compartimentali del movimento e traffico, del materiale e trazione, dei lavori;

b) presso le Divisioni speciali dei lavori e presso le officine di grande riparazione del materiale e trazione;

c) presso il capo compartimento di Palermo per il gruppo di personale appartenente alle Ferrovie secondarie sicule e presso il capo della Delegazione di Cagliari per il gruppo del personale delle Ferrovie sarde dello Stato;

d) presso i servizi ed unità speciali.

E' inoltre istituita una Commissione superiore di avanzamento presso la Direzione generale.

Art. 7.

Le Commissioni di cui alla lettera *a)* dell'art. 6 sono presiedute dal capo della divisione, e sono composte dei funzionari di grado 4°, 5° e 6°

aventi la dirigenza di uffici divisionali, dei capi delle sezioni distaccate per quanto riguarda il servizio lavori, e dei dirigenti i riparti di ispezione, per quanto riguarda i servizi movimento e traffico e materiale e trazione.

Art. 8.

Le Commissioni di cui alla lettera *b)* dell'art. 6 sono presiedute dal capo della divisione speciale lavori e dal capo dell'officina, e sono composte dai diversi funzionari dirigenti riparti e uffici, come sarà indicato dal rispettivo capo servizio.

Art. 9.

Le Commissioni di cui alla lettera *c)* dell'art. 6 sono presiedute rispettivamente dal capo compartimento di Palermo e dal capo della delegazione di Cagliari, e sono composte:

per le ferrovie secondarie Sicule, del direttore dell'esercizio, del suo sostituto e dei funzionari dirigenti le zone di esercizio;

per le ferrovie Sarde dello Stato, dei capi degli uffici della delegazione, dei capi delle sezioni lavori e dei capi dei riparti distaccati del movimento e traffico e del materiale e trazione.

Art. 10.

Le Commissioni di cui alla lettera *d)* dell'art. 6 sono presiedute dal capo del servizio e dell'unità speciale, e si compongono:

Per ogni servizio dell'esercizio:

dei sotto capi servizio;

dei capi degli uffici centrali e di quelli degli uffici distaccati che saranno indicati dal direttore generale;

dei capi delle divisioni compartimentali;

dei capi delle divisioni speciali per il servizio lavori;

dei capi divisione delle officine di grande riparazione per il servizio materiale e trazione.

Per il servizio degli approvvigionamenti:

del sotto capo servizio;

dei capi dei gruppi di uffici o dei capi di uffici non raggruppati;

dei capi dei riparti d'ispezione;

Per il servizio costruzioni:

del sotto capo servizio;

dei capi degli uffici centrali e di quelli degli uffici distaccati che saranno indicati dal direttore generale.

Per l'unità speciale elettrificazione:

dei capi degli uffici centrali e distaccati che saranno indicati dal direttore generale.

Per ognuno dei rimanenti servizi:

dei sotto capi servizio e, pel servizio personale ed affari generali, anche del capo dell'Istituto sperimentale;

dei capi degli uffici centrali e di quelli distaccati;

dei capi delle sezioni interne per i servizi legale, sanitario e ragioneria.

Potranno far parte delle Commissioni per disposizione del direttore generale anche altri funzionari dei primi due gradi addetti ai servizi.

Per i provvedimenti riguardanti il personale esecutivo, i capi degli uffici centrali intervengono solo in quanto abbiano giurisdizione sugli agenti interessati.

Art. 11.

La Commissione superiore è presieduta dal direttore generale ed è composta del funzionario incaricato di farne le veci, dei capi dei servizi e dell'Unità speciale elettrificazione.

Per quanto riguarda il personale delle ferrovie secondarie (Gruppo Sicilia) e quello delle Ferrovie sarde dello Stato, intervengono il capo compartimento di Palermo ed il capo della Delegazione di Cagliari.

Art. 12.

Presso ciascuna sede di Commissione di avanzamento si farà per ogni grado, e, ove ragioni di servizio la richiedano, anche per qualifica e per specialità di attribuzioni, un elenco in ordine di anzianità degli agenti da scrutinare.

Nelle promozioni degli agenti dei gradi 4°, 5° e 6° si procederà ad una prima votazione d'idoneità al grado superiore, esaminando e discutendo, uno alla volta, secondo l'ordine di anzianità e tenuto conto del disposto dell'art. 87 del regolamento, gli agenti compresi nell'elenco suddetto, procedendo per ciascuno di essi a scrutinio segreto ed eliminando quelli che non siano stati a maggioranza di voti dichiarati meritevoli.

Si procederà poi all'assegnazione dei posti disponibili in base ai criteri di cui al comma *a*) dell'art. 4 mediante singole votazioni per ciascuno dei posti, cominciando dal primo e procedendo secondo l'ordine di essi.

La votazione avrà luogo a scrutinio segreto, indicandosi da ciascuno dei componenti la Commissione il nome di un candidato tra quelli dichiarati meritevoli. Il posto sarà assegnato a chi avrà conseguita la maggioranza assoluta. Ove questa non siasi da alcuno ottenuta, si procederà a ballottaggio fra i due concorrenti che abbiano avuto il maggior numero di voti, o tra un numero di concorrenti maggiore, quando ciò occorra per non escludere concorrenti che abbiano avuto voti uguali. A parità di voti nel ballottaggio, avrà la preferenza il più anziano di grado.

Per le promozioni degli agenti dei gradi 7° ed inferiori, le Commissioni di avanzamento procederanno allo scrutinio degli agenti secondo l'ordine di anzianità del ripetuto elenco, fino a designarne, come meritevoli di avanzamento, un numero sufficiente ai bisogni del servizio. I promossi saranno poi inscritti nel grado superiore seguendo l'ordine di anzianità.

Art. 13.

Le Commissioni di cui alle lettere *a*) e *b*) dell'art. 6 designano definitivamente per la promozione gli agenti del personale esecutivo di grado inferiore al 12° eccettuati quelli appartenenti al personale tecnico ed operaio dei servizi movimento e traffico e lavori.

Dette Commissioni formulano inoltre le proposte riguardanti gli agenti del personale esecutivo pei quali le Commissioni stesse non hanno competenza di designazione definitiva.

Le stesse Commissioni provvedono pure alla preparazione delle proposte per le promozioni riguardanti il personale degli uffici e di quelle per gli aumenti anticipati di stipendio.

Art. 14.

Le Commissioni di cui alle lettere *c*) e *d*) dell'art. 6 scrutinano e designano definitivamente per la promozione gli agenti di grado inferiore al 6° che non siano già stati scrutinati e definitivamente designati dalle Commissioni di cui all'articolo precedente.

Le stesse Commissioni provvedono alla prepazione delle proposte per le promozioni e per gli aumenti anticipati degli agenti dei gradi 4°, 5° e 6°.

Art. 15.

La Commissione superiore fa la graduatoria per la promozione degli agenti di grado 4°, 5° e 6° e designa definitivamente per gli aumenti anticipati di stipendio gli agenti di grado 3°, 4°, 5° e 6°.

Art. 16.

Le promozioni nel personale esecutivo dipendente dalle Divisioni compartimentali dei servizi movimento e traffico, materiale e trazione e lavori e dalle officine di grande riparazione del materiale e trazione che, secondo l'attuale regolamento del personale, dovrebbero effettuarsi per ruoli regionali, avranno invece luogo per ogni singola Divisione e per ogni officina.

E' fatta però eccezione per il personale tecnico ed operaio delle Divisioni movimento e traffico e lavori, le cui promozioni avranno luogo per servizio.

Art. 17.

I capi compartimento, per quanto riguarda il personale dipendente, inoltrano le loro proposte al servizio del Personale ed affari generali al quale detto personale sarà aggregato.

Art. 18.

Sono abolite le note informative a cominciare da quelle riguardanti il periodo dal 1° luglio 1919-30 giugno 1920.

Il giudizio delle Commissioni di avanzamento per dichiarare meritevoli di promozione i diversi agenti dovrà basarsi sulle informazioni dei superiori diretti nelle quali dovranno essere indicati i meriti e demeriti e tenendo conto delle attitudini specifiche ai singoli rami di servizio e ai posti da coprire, delle funzioni di grado superiore eventualmente disimpegnate, nonchè dei titoli di coltura e dei titoli di benemerenza che ciascun agente abbia acquistato in servizio o come combattente.

Non potrà essere dichiarato meritevole di promozione chi non abbia dato prova costante di operosità e diligenza, tenuta ottima condotta e conseguite tutte le abilitazioni che siano prescritte.

Agli agenti di grado dal 7° al 16°, esclusi dalla designazione definitiva per la promozione di grado, perchè dichiarati non meritevoli, dovrà essere data comunicazione di tale giudizio a cura del presidente della competente Commissione di avanzamento.

Gli agenti interessati potranno inoltrare sempre per via gerarchica le loro osservazioni scritte entro 5 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione:

a) al capo compartimento se la comunicazione è stata fatta dal presidente di una delle Commissioni divisionali di cui alla lettera *a*) dell'art. 6;

b) al capo servizio, se la comunicazione è stata fatta dal presidente della Commissione di cui alla lettera *b*) dell'art. 6;

c) al direttore generale, negli altri casi.

Il direttore generale, i capi servizio ed i capi compartimento, esperite le opportune indagini, decideranno in merito informandone gli interessati, ai quali non sarà consentito ulteriore ricorso.

Art. 19.

L'ammissione agli esami di concorso per promozioni o per passaggi di categoria, nonchè a quelli di idoneità o di abilitazione per promozione, è decisa dal funzionario designato a presiedere le Commissioni di avanzamento, secondo la competenza assegnata alle Commissioni stesse dai precedenti articoli per la designazione definitiva.

Art. 20.

A modificazione di quanto venne disposto col decreto Luogotenenziale 17 giugno 1919, n. 1129, le promozioni di grado nel personale degli uffici attribuite dal regolamento del personale al risultato di esami di concorso o di idoneità e che non sono state finora assegnate in occosione di promozioni già fatte per altri titoli regolamentari, saranno conferite agli agenti riconosciuti meritevoli dalle Commissioni di cui al presente decreto.

Tali promozioni saranno riservate per le quote rispettivamente previste per ciascun grado e ruolo a tenore dello stesso regolamento ad agenti del grado immediatamente inferiore con almeno tre anni di anzianità nel grado

al 1° luglio 1920, fermo restando il disposto dell'art. 249 del regolamento del personale e dell'art. 4 del decreto luogotenenziale succitato.

I posti di segretario tecnico di seconda classe (grado 10°) riservati, a norma dell'articolo 46 del regolamento del personale, ai disegnatori ed assistenti tecnici di grado 10° ed 11°, saranno conferiti esclusivamente agli agenti di grado 10° dichiarati meritevoli.

Il giudizio delle Commissioni che, in questo caso, sostituisce il risultato di esami, sarà formulato senza tener conto delle qualificazioni contenute nelle note informative, tenendo in particolare considerazione il lodevole esercizio di funzioni proprie del grado superiore e specialmente la dirigenza in via permanente di riparti di linea. Sarà pure tenuto conto della cultura professionale e di tutti gli altri coefficienti di cui all'art. 18.

Le designazioni delle Commissioni di avanzamento di cui alle lettere c) e d) dell'art. 6 del presente decreto non saranno definitive ma dovranno essere rivedute e coordinate dalla Commissione superiore.

Alle promozioni di cui al presente articolo sarà assegnata la decorrenza 1° luglio 1920.

Con la stessa procedura, cogli stessi criteri e colla medesima decorrenza, sarnno conferite le promozioni di risulta ai posti vacanti in conseguenza di quelle di cui ai comma precedenti.

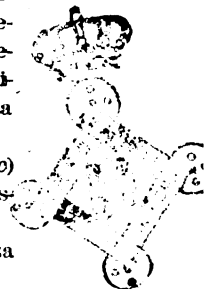
Art. 21.

Dopo che sia stato provveduto come all'articolo precedente per le promozioni con decorrenza 1° luglio 1920, le promozioni nel personale degli uffici attribuite dal regolamento del personale al risultato di esami di concorso e di idoneità saranno pure conferite — in via provvisoria e fino alla emanazione del nuovo regolamento — agli agenti meritevoli del grado immediatamente inferiore coi criteri e colle norme di cui agli articoli da 2 a 18 del presente decreto senza tener conto delle quote riservate alle singole qualifiche dal regolamento in vigore.

Art. 22.

A partire dal 1° gennaio 1921 tutte le promozioni dei sotto capi e capi stazione di 3ª classe, a capi gestione di 2ª classe ed a capi telegrafistti di 2ª classe, di cui all'art. 98 del regolamento del personale, saranno conferite senza concorso, ma colle norme di cui ai ripetuti articoli da 2 a 18 del presente decreto.

Art. 23.

Il Consiglio di amministrazione potrà disporre che i posti ora assegnati a qualifiche del personale ausiliario degli Uffici, i quali non possano essere coperti mediante promozioni degli agenti di grado inferiore dello stesso personale ausiliario, siano ripartiti opportunamente con criteri equitativi,

agli effetti delle promozioni di cui al presente decreto, fra i gradi corrispondenti del rimanente personale degli uffici.

Il direttore generale potrà disporre passaggi di servizio o di ruolo con le norme che saranno stabilite.

Art. 24.

Le disposizioni di cui al presente decreto si applicano anche alle promozioni del personale « aggiunto ».

Art. 25.

E' data facoltà al Consiglio d'amministrazione di modificare, in via temporanea, i limiti di età del personale già in servizio stabiliti dalle vigenti disposizioni per le promozioni, nomine ed ammissioni a esami interni di concorso, di idoneità e di abilitazione.

Art. 26.

Il 3° comma dell'art. 100 del regolamento del personale è sostituito dal seguente:

« Sono ammessi all'esame di concorso gli assistenti di stazione di 1ª classe i quali, alla data del provvedimento che indice il concorso, abbiano già acquistato l'abilitazione al telegrafo. Sono pure ammessi all'esame gli assistenti di stazione di 2ª classe i quali, oltre ad essere in possesso della abilitazione al telegrafo, abbiano l'anzianità di grado che sarà stabilita di volta in volta dal direttore generale in relazione alle esigenze del servizio ».

Art. 27.

La disposizione contenuta nel primo comma dell'art. 7 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1588, resterà in vigore fino all'applicazione del nuovo regolamento del personale.

Lo stesso trattamento stabilito dal 2° e 3° comma del predetto art. 7 per i commessi di 1ª e 2ª classe viene esteso ai capi fermata di 1ª e 2ª classe e tanto per questi quanto per i commessi di 1ª e 2ª classe il limite stabilito al 31 dicembre 1920 per il conseguimento di tutte le abilitazioni è prorogato fino all'applicazione del nuovo regolamento del personale.

Art. 28.

Agli articoli 161 e 163 del Regolamento del personale sono apportate le seguenti aggiunte:

Art. 161. — Aggiungere al 1° comma « ... e per l'esercizio di funzioni elettive ».

In fine dell'articolo stesso aggiungere i due comma seguenti:

« L'agente nominato a pubbliche funzioni elettive se accetta la carica dovrà informare subito l'Amministrazione.

« Salvo il disposto della legge elettorale politica, quando l'esercizio del mandato non sia ritenuto dalla Amministrazione compatibile col regolare disimpegno delle attribuzioni dell'agente e coi doveri d'ufficio, l'aspettativa dovrà essere concessa su domanda dell'agente stesso e potrà anche essere disposta d'ufficio ».

In fine dell'art. 163 aggiungere il seguente comma:

« Durante l'aspettativa per esercizio di pubbliche funzioni elettive non si corrisponde stipendio o paga, ma gli interessati conservano i loro diritti agli effetti dell'anzianità e degli aumenti normali di stipendio o paga. E' fatta poi salva la loro riammissione in servizio quando abbiano cessato dal mandato elettivo ».

Art. 29.

Il direttore generale provvederà ad emanare le disposizioni per l'esecuzione del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 marzo 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — FACTA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

COMUNICATO

Esame di concorso per posti di Capo squadra operai falegnami nel ruolo delle Officine Veicoli.

Si porta a conoscenza che all'esame di concorso per posti di Capo Squadra operai falegnami nel ruolo delle Officine Veicoli, di cui il bando pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 46 dell'11 novembre 1920, potranno partecipare anche gli operai modellisti e falegnami di 1ª categoria delle Officine Locomotive che, alla data del bando sopracitato, abbiano compiuto non meno di due anni di servizio nelle Officine locomotive e nei mestieri suddetti, e che, oltre ad essere in possesso di tutti gli altri requisiti richiesti dal bando stesso, presentino, insieme alla domanda di ammissione al concorso, anche quella di passaggio dal ruolo delle Officine locomotive a quello delle Officine veicoli.

Gli operai che si trovano nelle condizioni suddette che intendano di partecipare al concorso dovranno presentare apposita domanda non più tardi del 25 maggio 1921.

Ai concorrenti ammessi al concorso verrà notificato a mezzo dei Capi delle Officine dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Ordine di servizio N. 57.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società cooperativa di consumo fra gli agenti delle ferrovie dello Stato » con sede in Caserta, la Società anonima cooperativa « Magazzeno cooperativo tra i soci del circolo ricreativo

ferrovieri di Genova » e la « Società anonima cooperativa di consumo tra i ferrovieri di Potenza », sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Nell'allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'Ordine di servizio n. 48-1918, devono pertanto essere aggiunti alla sede opportuna, i nomi delle suddette Società cooperative.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 58.

Trasformazione in fermata delle stazioni di Chions-Azzano Decimo e Sesto al Reghena.

Dal giorno 10 maggio 1921 le stazioni di Chions-Azzano Decimo e Sesto al Reghena della linea Casarsa-S. Vito al Tagliamento-Motta di Livenza, verranno trasformate in fermate, intervenendo però nella trasmissione del giunto telegrafico.

Nessuna modificazione viene apportata agli impianti delle due stazioni in parola ed alle attuali abilitazioni per quanto riflette il servizio pubblico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 59.

Trasporti da eseguirsi per conto ed a richiesta dei Servizi dell'Amministrazione.

(Vedi ordine di servizio n. 160-1915).

L'Officina dei Granili che era collegata con la stazione di S. Giovanni a Teduccio è stata invece recentemente collegata con Napoli Sperone.

In conseguenza di ciò; il terzo capoverso dell'art. 19 delle norme allegate all'ordine di servizio n. 160-1915 deve essere modificato nel modo seguente: « Pei trasporti in servizio da e per le officine di Pietrarsa e Granili, la distanza da computarsi, dalla stazione di Napoli, è rispettivamente di km. 6 e km. 3. Fra l'una e l'altra delle dette officine sarà da calcolarsi la distanza di km. 4 ».

Circolare N. 16.

Pagamento dei diritti doganali.

(Vedi circolare n. 9-1921)

Il decreto del Ministro del tesoro, 30 marzo 1921, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 76 del successivo 31, stabilisce che:

A cominciare dal 1° aprile 1921, la Direzione generale del tesoro fisserà giorno per giorno, oppure per i maggiori termini consentiti dal decreto Reale 23 gennaio 1921, n. 302, la misura del cambio sull'estero che dovranno corrispondere agli Istituti di emissione i richiedenti di certificati per il pagamento di dazi di importazione, e quindicinalmente la media del cambio da applicarsi dalle dogane per gli sdaziamenti non superiori alle lire cento.

In relazione a quanto precede, verranno, da parte del competente Servizio Ragioneria riprese le comunicazioni dei cointesi cambi cogli uffici interessati; e il pagamento decadale dei dazi stessi dovrà effettuarsi a mezzo di certificati di importazione, che acquistansi alla Banca d'Italia a cura degli uffici di Ragioneria.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

(VERDE)

Ordine di servizio N. 1v.

Viaggi degli onorevoli senatori e deputati.

Con R. decreto n. 345 in data 7 aprile 1921, essendo stata sciolta la Camera dei Deputati, si impartiscono, relativamente ai viaggi degli onorevoli membri del Parlamento, le seguenti disposizioni:

Le attuali tessere di color verde per gli onorevoli ex deputati della XXV Legislatura cessano di avere validità alle ore 24 del giorno 30 giugno p. v.

Dovranno tuttavia essere tenute valide, per i viaggi in corso alla detta ora, fino al compimento dei viaggi stessi.

Le tessere per gli onorevoli deputati della nuova Legislatura saranno in pelle colore *avana* e porteranno l'indicazione « XXVI Legislatura ».

Gli onorevoli deputati di nuova elezione, per il primo viaggio che effettueranno per recarsi dalla rispettiva residenza a Roma, avanti di essere muniti della nuova tessera, presenteranno *l'attestato di avvenuta proclamazione* rilasciato dal presidente dell'ufficio centrale, in conformità all'art. 86 del testo unico della legge elettorale politica, approvato con R. decreto 2 settembre 1919, n. 1495.

Detto attestato terrà luogo del biglietto di prima classe, dopo che la stazione di partenza l'avrà bollato e vidimato per Roma o per una stazione di fermata. La stessa vidimazione dovrà, nei casi di fermata, essere praticata ad ogni ripresa del viaggio.

Nessuna limitazione è fatta sia nel numero che sulla durata delle fermate.

Le attuali tessere (di colore turchino) degli onorevoli senatori rimangono immutate e continuano ad avere piena ed illimitata validità.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione

ANNO XIV - N. 17 28 APRILE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(6512) Roma, 1921 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

LEGGE 7 *aprile* 1921, *n*. 463, *che reca provvedimenti provvisori per agevolare la costruzione di case economiche e popolari* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' approvata la maggiore assegnazione di diciassette milioni annui di lire a cominciare dall'esercizio 1920-1921, nel bilancio del Ministero di industria e commercio, per contribuire al pagamento di una parte degli interessi sui mutui di cui al primo comma dell'art. 30 del R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318.

E' anche approvata una ulteriore maggiore assegnazione, nel detto bilancio, di quattro milioni annui di lire per analogo contributo sui mutui di cui all'articolo 4 della legge 5 ottobre 1920, n. 1432 per la costruzione di case popolari ed economiche per i ferrovieri.

Art. 2.

L'assegnazione dei 17 milioni di cui all'articolo precedente dovrà essere erogata alle operazioni di mutuo per le quali furono presentate domande da Comuni, da Istituti autonomi per case popolari, da Società cooperative e da Enti privati al Ministero dell'industria e del commercio, ed esso abbia in argomento emesso un formale impegno, provvisorio, subordinato all'adempimento di condizioni che si siano verificate.

Uguale erogazione potrà essere autorizzata su parere del Comitato interministeriale per il finanziamento delle imprese edilizie nei riguardi:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 aprile 1921, n. 96.

a) delle Società cooperative di Roma e di Napoli che abbiano affidato le costruzioni all'Unione edilizia nazionale, le prime a tutto il 31 dicembre 1920 e le seconde in virtù dell'articolo 32 del R. decreto-legge 16 gennaio 1921, n. 13, nel complessivo importo di contributo per L. 2.919.620;

b) delle domande presentate da Comuni e dagli Enti autonomi di cui al n. 3 dell'art. 7 del R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, al Ministero d'industria e commercio fino al 31 marzo 1921, e per le quali non esiste alcun impegno;

c) delle riserve per mutui suppletivi necessari per ultimare le costruzioni in corso, fino all'importo di contributo per lire 2.766.992.

Art. 3.

Entro i limiti delle disponibilità residuali, dopo soddisfatti gli impegni di cui al precedente articolo, potranno essere prese in considerazione le domande presentate, per conto di Società cooperative, a tutto il 31 marzo 1921, al Ministero di industria e commercio, per le quali non esiste alcun impegno.

Tali domande dovranno essere preventivamente sottoposte, dalla Società richiedente, all'esame dell'Istituto autonomo per case popolari della città a cui appartiene la Società cooperativa.

Ove non esiste Istituto autonomo la domanda stessa, sarà sottoposta all'esame del Comune. L'Istituto autonomo o, in sua vece il Comune dovranno esporre il loro parere sulle domande suddette per quanto concerne così la eventuale riduzione della somma richiesta, come il coordinamento delle domande alle necessità locali della popolazione, avendo particolare riguardo al fine di proporzionare equamente il finanziamento ai bisogni di abitazione di tutte le classi.

La decisione definitiva spetta al Ministero del commercio, il quale avrà anche facoltà di ridurre d'ufficio le somme domandate o proposte e di pronunciare inappellabilmente sui ricorsi ad esso presentati da Società cooperative contro i pareri contrari alle loro domande emessi dagli Istituti autonomi o dai Comuni.

Sulle domande delle Società cooperative di impiegati in Roma il parere dell'Istituto per le case popolari dovrà essere concordato

con l'Istituto cooperativo per le case degli impiegati dello Stato di Roma.

Art. 4.

Salvi ulteriori provvedimenti intesi a regolare in modo organico le questioni relative alla costruzione di case civili e popolari, nessuna altra domanda di Società cooperative sarà ammessa quando sia stata presentata oltre il 31 marzo 1921.

Art. 5.

Il contributo a carico dello Stato per il pagamento degli interessi sui mutui relativi alla costruzione di case economiche o popolari s'intende commisurato sul capitale iniziale mutuato.

Art. 6.

L'Ufficio permanente di cui all'art. 47 del testo unico 30 novembre 1919, n. 2318, è costituito dai funzionari di ruolo dell'Amministrazione dell'industria e commercio o di altre amministrazioni dello Stato, che già vi sono comandati.

All'ordinamento dell'Ufficio stesso sarà provveduto con successivo decreto Reale.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 7 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE.

ALESSIO — BONOMI — PEANO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

Legge 10 *aprile* 1921, *n.* 444, *che reca disposizioni contro alcune frodi in materia di tasse di bollo* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Omissis.

Art. 7.

I contravventori alle disposizioni dell'articolo 13 del R. decreto legislativo 26 febbraio 1920, n. 167, incorrono nella pena pecuniaria di cento volte la tassa o di cento volte la parte di essa non pagata, col minimo di lire ventiquattro.

La stessa pena pecuniaria si applica per il rifiuto al rilascio di ricevute ordinarie e per la rinnovazione o convalidazione per mezzo di carta bollata, di marche o di bollo a punzone di ricevute precedentemente rilasciate in contravvenzione al bollo.

Detta pena pecuniaria viene commisurata distintamente a carico di ciascun contravventore nei casi previsti dall'art. 57 della legge sul bollo 6 gennaio 1918, n. 135 (testo unico).

Data a Roma, addì 10 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — FACTA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 aprile 1921, n. 92.

Legge 24 *aprile* 1921, *n.* 441, *che converte in legge il decreto luogotenenziale* 23 *febbraio* 1919, *n.* 304, *relativo alla istituzione in Roma di un Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio del porto di Ostia Nuova e della ferrovia di allacciamento, nonchè per la gestione di altre opere e servizi diretti a promuovere lo sviluppo industriale e marittimo di Roma* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' convertito in legge il decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304, che istituisce in Roma, per la durata di anni settanta un Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio del porto di Ostia Nuova e della ferrovia d'allacciamento, nonchè per la gestione di altre opere e servizi diretti a promuovere lo sviluppo industriale e marittimo di Roma.

Nel secondo comma dell'articolo 4 del decreto medesimo dopo la lettera *f*) aggiungere:

g) due dalla classe operaia, secondo le norme che saranno stabilite dal regolamento.

Al primo comma dell'articolo 27 del decreto medesimo è sostituito il seguente:

« Agli stabilimenti industriali di ogni specie, che sorgeranno entro la zona industriale di Roma, ed a quelli che ivi si ampliassero o trasformassero, nonchè per le opere e per gli impianti com-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 aprile 1921, n. 92.

piuti per la sistemazione delle vie acquee e la costruzione di vie ferroviarie nella zona industriale stessa, sono estese tutte le disposizioni di indole tributaria ed economica, fissate nella legge 8 luglio 1904, n. 351, concernente provvedimenti per la città di Napoli ».

L'articolo 28 del decreto medesimo è soppresso in applicazione dell'articolo 1 della legge 24 settembre 1920, n. 1298.

Art. 2.

L'articolo 31 del decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304, è modificato come segue:

« Le quote di spese a carico dello Stato di cui i nn. 1 e 2 lettera *n*) dell'articolo 18 del presente decreto, stabilite rispettivamennelle somme di lire 23 milioni e mezzo e di lire 3.600.000, saranno stanziate nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, entro i limiti del fondo autorizzato col decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, numero 1698.

« Le quote di spesa a carico dello Stato per la costruzione della ferrovia Roma-Ostia e diramazione, nonchè per la prima dotazione del materiale rotabile e di esercizio, di cui al n. 3, lettera *n*) del citato art. 18 saranno stanziate nella parte straordinaria, movimento di capitali, dello stato di previsione sopra menzionato; e nella stessa parte straordinaria, spese effettive, saranno altresì stanziate le altre quote a carico dello Stato risultanti dalle disposizioni che precedono.

Con decreto del Ministro del tesoro sarà provveduto allo stanziamento delle somme occorrenti per lo esercizio 1920-921.

Art. 3.

I contributi di cui alle lettere *m*), *n*), nn. 1, 2 e 3, *o*), nn. 1, 2 e 3, e *q*), n. 1, dell'art. 18 del decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304, saranno liquidati in base al costo effettivo delle opere.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 24 marzo 1921.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — MEDA — FACTA — ALESSIO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 20 *gennaio* 1921, *n.* 256, *che approva il regolamento per il funzionamento dell'Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio dei porti di Oneglia e di Porto Maurizio* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2462, che istituisce un Ente autonomo con la denominazione di « Ente portuale di Oneglia e di Porto Maurizio » con sede in quest'ultima città per la costruzione e l'esercizio delle opere di quei due porti;

Visto il R. decreto 21 marzo 1920, n. 304;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri dei lavori pubblici, del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 aprile 1921, n. 96.

Articolo unico.

E' approvato l'annesso regolamento firmato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, pel funzionamento dell'Ente autonomo istituito con decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2462 per la costruzione e l'esercizio dei porti di Oneglia e di Porto Maurizio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 gennaio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — ALESSIO — PEANO — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGOLAMENTO
per l'ente portuale di Oneglia e di Porto Maurizio

CAPO I.

Costituzione dell' Ente.

Art. 1.

L'Ente portuale di Oneglia e di Porto Maurizio, istituito dal decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2462, con sede in questa ultima città, ha un'amministrazione autonoma affidata ad un Consiglio composto nel modo prescritto dall'art. 1 del decreto-legge stesso e la sua durata di anni 70 decorre dal 14 gennaio 1920.

Art. 2.

Sono incapaci di coprire la carica di consigliere di amministrazione dell'Ente coloro che si trovino in qualcuna delle condizioni enumerate dal-

l'art. 25 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con R. decreto 4 febbraio 1915, n. 148.

La carica di componente del Consiglio di amministrazione dell'Ente è incompatibile colla qualità:

a) di attore o convenuto e loro rappresentanti e patrocinatori, di arbitro o perito in un giudizio ordinario, arbitrale o avanti a giurisdizioni speciali, in cui l'Ente sia parte;

b) di partecipante direttamente o indirettamente in servizi, esazioni di diritti, somministrazioni ed appalti di interesse dell'Ente, od in Società ed imprese aventi scopi di lucro sovvenute in qualsiasi modo dall'Ente o da esso vigilate;

c) di stipendiato o salariato dell'Ente;

d) di debitore dell'Ente da questo messo in mora;

e) di ascendente, discendente, parente o affine, fino al secondo grado delle persone indicate alle lettere *a)*, *b)*, *c)*.

Art. 3.

Decadono dall'ufficio i consiglieri di amministrazione che vengano a trovarsi in alcune delle condizioni enumerate all'articolo precedente o che non intervengano a quattro adunanze consecutive, salvo che l'assenza dipenda da gravi circostanze personali o di servizio non aventi carattere da frustrare lo scopo della rappresentanza.

La decadenza è dichiarata dal Consiglio di amministrazione con l'intervento, anche in seconda convocazione, della maggioranza dei suoi componenti, previa contestazione all'interessato con l'assegnazione di un termine non minore di giorni 15 per le contro deduzioni.

Il provvedimento dichiarativo di decandenza è definitivo.

Art. 4.

Quando nel Consiglio di amministrazione si verifichino vacanze per decadenza, per dimissioni, e per qualsiasi altra causa, l'autorità e l'Ente, che nominò il componente cessato dall'ufficio, provvede a nuova nomina e la comunica all'Ente portuale entro un mese dalla partecipazione dell'avvenuta vacanza fatta a cura del presidente.

Chi sostituisce componenti del Consiglio anzitempo cessati dall'ufficio rimane in carica solo quanto avrebbe durato il predecessore, salvo conferma.

Art. 5.

L'ufficio di presidente dell'Ente e di consigliere di amministrazione è personale.

Non può mai essere dato al presidente dell'Ente o ai consiglieri di amministrazione mandato imperativo; se dato, non è obbligatorio.

Art. 6.

Il presidente dell'Ente e i consiglieri d'amministrazione di regola scadono dall'ufficio ogni quadriennio a decorrere dal giorno della prima adunanza del Consiglio, salva diversa decorrenza stabilita per il presidente nel R. decreto di nomina.

Due mesi prima della scadenza del quadriennio il Consiglio promuove la nomina o la conferma del presidente e questi promuove dalle rispettive Amministrazioni la nomina o la conferma dei loro rappresentanti.

I provvedimenti di nomina devono essere comunicati all'Ente almeno un mese prima della scadenza del quadriennio.

CAPO II.

Del Consiglio di amministrazione e del presidente dell' Ente.

Art. 7.

Il Consiglio d'amministrazione è l'organo deliberativo dell'Ente e decide in qualsiasi materia di competenza dell'Ente, salvo le attribuzioni demandate al presidente dalle leggi, dai regolamenti e dal Consiglio stesso.

Art. 8.

Il Consiglio si aduna, in via ordinaria, ogni bimestre ed in via straordinaria ogni qualvolta sia convocato dal presidente per propria iniziativa o su richiesta scritta di almeno cinque consiglieri. In questo caso la convocazione ha luogo entro dieci giorni dalla richiesta, salvo casi di urgenza.

In caso di assenza del presidente e del vice presidente, il Consiglio può essere convocato dal consigliere più anziano.

Gli avvisi di convocazione, con l'elenco degli oggetti da trattare sono inviati ai consiglieri in lettere raccomandate almeno otto giorni prima di quello fissato per l'adunanza.

Nei casi di urgenza basta che l'avviso, col sommario degli oggetti da trattare, sia spedito quarantotto ore prima mediante dispaccio telegrafico; ma in tal caso, se la maggioranza dei presenti lo richiegga, ogni deliberazione può essere differita al giorno seguente.

In nessun caso possono essere deliberati oggetti non inseriti nell'ordine del giorno, salvo che il Consiglio, al completo e con voto unanime, disponga diversamente.

Art. 9.

Il Consiglio non può deliberare se non coll'intervento della maggioranza dei suoi componenti; però alla seconda convocazione, che potrà aver luogo nel secondo giorno dalla prima, le deliberazioni sono valide, purchè intervengano almeno quattro componenti.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta di voti; in caso di parità è decisivo il voto del presidente. Il voto non può essere espresso per corrispondenza, nè per mezzo di rappresentante.

Il segretario generale dell'Ente è segretario del Consiglio di Amministrazione ed ha voto consultivo.

Il presidente, gli altri membri del Consiglio di amministrazione ed il segretario generale, o chi lo sostiusce, si astengono dal prender parte a discussioni e deliberazioni su argomenti che li riguardino personalmente, o che interessino congiunti o affini sino al quarto grado civile, o che riguardino aziende o ditte, colle quali essi abbiano rapporti di interesse o di affari.

Potranno essere consultati, facendo intervenire alle adunanze funzionari dello Stato per questioni che interessano le loro mansioni.

Art. 10.

I processi verbali delle adunanze sono redatti dal segretario generale. In caso di impedimento o di assenza del segretario generale, o quando egli debba astenenrsi giusta il precedente articolo, i verbali sono redatti da uno dei consiglieri, o da un impiegato dell'Ente, a seconda delle determinazioni del presidente.

I verbali indicano gli argomenti trattati e il numero dei voti relativi a ciascuna deliberazione. Ogni consigliere può chiedere che nel verbale sia fatta menzione del suo voto e dei motivi che lo hanno determinato.

I verbali vengono sottoposti all'approvazione del Consiglio nella adunanza seguente, oppure approvati seduta stante nei casi di urgenza; son firmati dal presidente e dal segretario generale, o da chi ne fa le veci.

Art. 11.

Il presidente ha la legale rappresentanza dell'Ente.

Egli:

a) sovraintende a tutto l'andamento dell'Ente e coordina l'attività dei diversi uffici;

b) determina gli affari e dispone la materia da sottoporsi ad esame e deliberazione del Consiglio;

c) convoca e presiede le adunanze;

d) dispone e vigila l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio e cura l'osservanza delle leggi e dei regolamenti, cui l'Ente è soggetto;

e) mantiene la disciplina fra gli stipendiati e i salariati;

f) può delegare ad altro membro del Consiglio la rappresentanza nella stipulazione dei contratti;

g) esercita, in generale, tutte le funzioni di carattre esecutivo spettanti all'Ente, oltre quelle deliberative, che gli fossero delegate dal Consiglio;

h) rende esecutori i ruoli delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, le note dei canoni dipendenti da concessioni o da acquisti e da altri proventi, ed il riparto delle spese erogate per lavori tra gli Enti tenuti a contribuire a norma di legge;

i) propone al Consiglio la compilazione dei progetti dei lavori e l'ordine della loro esecuzione; nonchè le norme generali, alle quali dovranno essere informati i capitolati d'oneri;

l) presiede alle gare di aggiudicazione e designa il membro delegato a sostituirlo in caso di impedimento o di assenza;

m) delibera sulle licenze nei limiti indicati nell'art. 41;

n) dispone l'istruttoria degli atti relativi alla gestione diretta, alla concessione di aree, impianti meccanici, nonchè di servizi di competenza dell'Ente;

o) può prendere sotto la sua responsabilità, e salva sempre anche nei riguardi dei terzi, la ratifica del Consiglio nell'adunanza immediatamente successiva, le deliberazioni a questo spettanti, quando la urgenza sia tale da non permettere la convocazione e dipenda da una causa nuova e posteriore all'ultima adunanza.

Art. 12.

Al presidente è dovuta, dalla data di decorrenza della nomina, una indennità annua di lire 16.000 da corrispondere a dodicesimi posticipati.

Ai consiglieri di amministrazione spetta a carico dell'Ente, per le ordinarie mansioni, l'indennità di lire 2000 annue da corrispondere in parte sotto forma di medaglia di presenza per seduta e in parte come indennità fissa alla fine di ogni esercizio finanziario, nella misura che sarà determinata dal Consiglio medesimo.

Ai consiglieri residenti fuori della città, ove ha luogo l'adunanza del Consiglio, le Amministrazioni che li hanno nominati corrispondono a proprio carico le indennità di missione e di trasferta ed ogni altra indennità stabilita dalle leggi o dai propri regolamenti, oltre al rimborso delle spese di viaggio per coloro che l'abbiano sostenute.

Le spese di viaggio, di permanenza e di rappresentanza e ogni altra relativa a missioni ed incarichi adempiuti dal presidente dell'Ente e dai consiglieri di amministrazione nell'interesse dell'Ente faranno carico al medesimo.

Art. 13.

Il vice presidente sostituisce il presidente nei casi di assenza o di impedimento. Può inoltre esercitare le attribuzioni che il presidente ritenga di delegargli.

CAPO III.

Uffici, impiegati e salariati.

Art. 14.

I servizi di competenza dell'Ente sono disimpegnati dall'Ufficio di segretariato generale, dall'Ufficio tecnico per lavori, dagli Uffici per l'esercizio dei porti e dalla ragioneria.

I capi servizio rispondono direttamente al presidente del funzionamento dei rispettivi Uffici.

Il Consiglio di amministrazione può affidare la superiore consulenza tecnica a persone di speciale capacità, fissando nell'atto di nomina l'annuo compenso.

Può altresì riunire due o più uffici sotto la direzione di unico titolare.

Art. 15.

Il segretariato generale comprende i servizi amministrativi dell'Ente ed è retto da un segretario generale.

Questi ha la direzione dei servizi amministrativi; è responsabile verso il presidente ed il Consiglio del loro andamento ed ha le attribuzioni di capo del personale.

Le funzioni di cui al comma 3 dell'art. 10 del decreto-legge 30 novembre 1919 n. 2462, saranno delegate esclusivamente al segretario generale dell'Ente ,sempre che esso appartenga all'Amministrazione dello Stato.

Art. 16.

La ragioneria cura, sotto la personale responsabilità del ragioniere ad essa preposto, la tenuta dei libri contabili necessari al regolare funzionamento dell'Ente ed in particolare, del conto impegni, del copia-mandati, dello scadenzario dei pagamenti ad epoca fissa, del registro degli atti impeditivi di pagamenti, del registro delle entrate e degli inventari dei beni mobili ed immobili di pertinenza dell'Ente o di cui esso ha la gestione.

Spetta inoltre alla ragioneria, di preparare nei prescritti termini, il progetto di bilancio preventivo e il conto consuntivo della azienda, ed in generale di curare i provvedimenti ed atti necessari al regolare funzionamento ed al perfetto controllo della gestione contabile dell'Ente.

Il Consiglio di amministrazione determina le modalità di tenuta dei libri contabili e del funzionamento della ragioneria.

Art. 17.

La nomina e la revoca del personale amministrativo, tecnico e di ragioneria sono fatte dal presidente su deliberazione del Consiglio di amministrazione .

Il personale d'ordine e di servizio viene assunto e licenziato dal presidente, sentito il segretario generale.

Art. 18.

Il personale posto a disposizione dell'Ente da amministrazioni di Stato rimane soggetto alle norme disciplinari ed amministrative dell'Amministrazione cui appartiene.

Per le punizioni superiori alla censura il presidente, previa deliberazione del Consiglio d'amministrazione, dovrà riferirne alla Amministrazione, da cui l'impiegato dipende, per l'applicazione degli articoli 49 e 51 del testo unico 22 novembre 1908, n. 693, sullo stato giuridico degli impiegati civili.

Il presidente, previa deliberazione del Consiglio d'amministrazione, potrà peraltro esonerare detto personale dal servizio in attesa delle decisioni delle rispettive amministrazioni.

Le note caratteristiche sono fatte pei capi ufficio dal presidente e per l'altro personale dai rispettivi capi di ufficio, con visto del presidente.

Art. 19.

Al personale direttamente assunto dall'Ente sono estese le disposizioni degli articoli 7 e 10 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili approvato con R. decreto 22 novembre 1908, n. 693.

Al personale stesso il presidente dell'Ente può, sentito il segretario generale, o su proposta del medesimo, infliggere la censura o la sospensione dello stipendio e dalle funzioni fino a giorni 5, udite le discolpe dell'interessato; per le maggiori pene disciplinari decide il Consiglio d'amministrazione, salva la disposizione dell'ultimo comma dell'art. 17.

Quando la gravità dei fatti lo richiede, il presidente può altresì ordinare la sospensione dal grado e dallo stipendio a tempo indeterminato, anche prima di udire le deduzioni dell'interessato, salvo le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione nella sua successiva adunanza.

Il provvedimento del presidente e la deliberazione del Consiglio d'amministrazione, nei limiti della rispettiva competenza, hanno carattere definitivo.

Art. 20.

Le indennità per trasferte e traslochi ai funzionari dell'Ente saranno liquidate nella misura stabilita dallo Stato per i propri impiegati.

Art. 21.

Le altre norme per il funzionamento interno degli uffici, le attribuzioni di questi, l'assunzione, le promozioni, gli stipendi ed in generale lo stato economico e giuridico degli impiegati direttamente assunti, saranno determinate con regolamento interno da approvarsi dal Consiglio di amministrazione, il quale annualmente approva anche il ruolo organico del personale.

Capo IV.

Gestione finanziaria.

Art. 22.

L'anno finanziario comincia il 1° gennaio e termina il 31 dicembre. L'esercizio finanziario riguarda tutte le operazioni relative alle entrate ed alle spese, che si accertino in detto periodo di tempo, e tutte le variazioni, che si verificano nel patrimonio, sia in dipendenza del bilancio, sia per qualsivoglia altra causa.

Art. 23.

La ragioneria prepara per il 31 ottobre di ciascun anno lo schema del bilancio preventivo per l'anno seguente, da approvarsi dal Consiglio di amministrazione dell'Ente. Esso è costituito dal bilancio economico e da quello finanziario.

Il bilancio economico comprende:

a) nella parte attiva le rendite, i ricavi, le entrate reali e figurative ed i profitti, che si presume possano verificarsi nell'anno;

b) nella parte passiva, le spese reali e figurative, gli oneri, i consumi e le perdite che si presume abbiano a verificarsi nello stesso periodo.

Il bilancio finanziario indica le entrate e le uscite da riscuotere e da pagare, reali e figurative, che si prevede di accertare nell'anno.

Art. 24.

Non oltre il 15 febbraio di ciascun anno sarà compilato e sottoposto al Consiglio di amministrazione il conto consuntivo dell'esercizio dell'anno precedente. Copia di esso dovrà essere comunicato ai membri del Consiglio almeno dieci giorni prima della discussione.

Tale conto ha a corredo apposite tabelle dimostranti il movimento avvenuto nella sostanza patrimoniale dell'Ente, la sua consistenza e l'utile o la perdita netta dell'esercizio; nonchè la relazione dell'andamento generale dell'azienda.

Appena approvato dal Consiglio, il conto consuntivo sarà rimesso, non oltre il 1° trimestre di ogni anno, ai Ministeri interessati e si intenderà approvato se entro un trimestre dalla data di comunicazione non sarà stato restituito con eventuali osservazioni.

Art. 25.

L'autorizzazione delle spese spetta esclusivamente al Consiglio di amministrazione, o al presidente, nel limite che verrà dal Consiglio stesso determinato.

I capi ufficio sono ordinatori secondari delle spese, nei limiti dei fondi messi a loro disposizione.

Art. 26.

I mandati di pagamento per le spese autorizzate come all'articolo precedente sono emessi a cura del capo ragioniere dell'Ente in base a richieste vistate dal segretario generale e vengono sottoscritti dal capo ragioniere medesimo e vistati dal presidente o da chi lo sostituisce.

Ove il capo ragioniere non creda, per insufficiente documentazione, o per altra irregolarità, di dar corso ad una richiesta di pagamento, ne riferisce al presidente, il quale, mediante ordine scritto, potrà disporre l'esecuzione della richiesta, salvo a sottoporre la questione al Consiglio di amministrazione nella successiva convocazione .

Art. 27.

Il servizio di Cassa per l'Ente può essere affidato ad Istituti di credito all'uopo richiesti, i quali, entro i limiti delle disposizioni date dal presidente, possono aprire crediti fino al limite di lire 100,000.00 a favore di funzionari dell'Ente per porli in grado di provvedere, mediante rilascio di buoni, al pagamento di spese da farsi in economia ed a quelle altre che saranno determinate dal Consiglio.

Per gli stessi fini ed in favore degli stessi funzionari possono emettersi mandati di anticipazione fino al limite di lire 10,000.

I mandati sono firmati dal presidente, dal segretario generale e portano il visto del ragioniere.

Non può essere emesso un nuovo mandato per lo stesso oggetto se non sia stato presentato il rendiconto con documenti giustificativi della erogazione di 2/3 dell'importo del precedente.

Art. 28.

I funzionari delegati sono personalmente responsabili delle somme poste a loro disposizione, o ricevute in anticipazione, finchè non ne abbiano ottenuto dal Consiglio di amministrazione regolare discarico.

Essi devono presentare il rendiconto coi documenti giustificativi non oltre la fine di ciascun trimestre, ovvero appena erogati totalmente i fondi, o quando cessi lo scopo dell'anticipazione o dell'apertura di credito o l'incarico relativo.

Entro il 15 gennaio di ciascun anno devono essere presentati i rendiconti dell'ultimo trimestre dell'esercizio finanziario scaduto e le eventuali richieste di rinnovazione di mandati che sono scaduti colla chiusura dell'esercizio finanziario.

Entro lo stesso termine devono essere versate alla Cassa le somme anticipate e non spese.

Art. 29.

Tutti coloro che hanno maneggio di danaro, o che sono incaricati del deposito o della custodia di valori e materiali di pertinenza dell'Ente devono prestare cauzione, il cui ammontare è determinato dal Consiglio di amministrazione.

Potranno essere dispensati dal prestare cauzione i funzionari che hanno maneggio di fondi in anticipazione per le spese da eseguire in amministrazione o in economia, nonchè gli istituiti di credito di riconosciuta solidità, cui fosse affidato il servizio di cassa, o la custodia di valori dell'Ente;

Gli agenti consegnatari rispondono in proprio dell'opera dei loro dipendenti, anche se questi siano stati assunti coll'approvazione dell'autorità competente.

La responsabilità degli agenti consegnatari non diminuisce per la vigilanza, sindacato e controllo che venga esercitato sulla loro gestione.

Art. 30.

Per le spese sostenute per l'esecuzione delle opere di cui alla lettera *a)* dell'art. 5 del decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2462, l'Ente rimetterà al Ministero dei lavori pubblici copia dei certificati di pagamento fatti agli imprenditori e dei documenti di spesa con la richiesta di rimborso, salvo diverse disposizioni, che il Ministero stesso credesse stabilire.

Per la riscossione delle annualità, di cui all'art. 3 della convenzione 23 novembre 1919, l'Ente presenta la relativa richiesta debitamente documentata al Ministero dei lavori pubblici appena sussistano le condizioni di esigibilità risultanti dal comma 3° dello stesso articolo.

Alla fine di ogni esercizio finanziario l'Ente trasmette in duplice esemplare al Ministero dei lavori pubblici la liquidazione dei contributi dovuti dagli Enti locali, giusta l'art. 6 del decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2462. Essa diventa definitiva quando viene restituita col visto del Ministero, ovvero quando siano trascorsi due mesi dell'invio, senza che il Ministero abbia fatto osservazione.

A ciascuno degli Enti è data comunicazione dell'estratto della liquidazione definitiva, perchè esegua il rimborso delle rate di sua spettanza, le quali dovranno essere pagate all'Ente portuale entro il mese di marzo di ciascun anno.

Ogni anno, appena approvato il bilancio preventivo, l'Ente rimette ai prefetti l'indicazione presuntiva dell'ammontare del contributo degli Enti locali nelle spese da sostenere nell'anno successivo.

Tale comunicazione non pregiudica il rimborso della maggiore quota che fosse accertata all'atto della liquidazione.

Art. 31.

Le modalità di riscossione delle tasse e sovratasse affidate dall'Amministrazione doganale, del versamento all'Ufficio di cassa dell'Ente e delle

operazioni di verifica saranno stabilite d'accordo tra il Ministero delle finanze e l'Ente medesimo. Fino a quando l'Ente non potrà provvedere direttamente a mezzo dei suoi uffici alla riscossione dei proventi di concessione od affitti di aree, fabbricati e locali, diritti di sosta o di altri cespiti, l'Amministrazione governativa continuerà a percepirli e li rimborserà a richiesta dell'Ente con decorrenza dal 14 gennaio 1920. L'Ente però ha facoltà di prendere visione negli uffici doganali a mezzo di propri delegati, dei registri e bollettari concernenti le riscossioni delle speciali tasse portuali dopo aver preso accordi col direttore della dogana.

Art. 32.

Le spese di riparazione dei danni arrecati dai privati ad opere, impianti ed altri beni di pertinenza dell'Ente, o ad esso concessi, saranno a questo rimborsate sui depositi che la capitaneria di porto avrà fatto eseguire dai responsabili, a norma degli articoli 177 del Codice per la marina mercantile e 864 del relativo regolamento, nella cassa dell'Ente.

A tal fine, constatato il danno, la capitaneria inviterà l'Ente a determinare senza indugio l'entità del deposito per gli ulteriori provvedimenti.

Compiuta la riparazione, la spesa relativa verrà liquidata e comunicata alla capitaneria di porto, che curerà la restituzione al depositante della eventuale eccedenza di deposito.

Art. 33.

Qualora in applicazione dell'art. 8 del decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2462, l'Ente intendesse emettere obbligazioni, il piano finanziario dovrà essere preventivamente approvato dal Ministero del tesoro.

Capo V.

Contratti e lavori.

Art. 34.

Nei modi e colle forme deliberate dal Consiglio di amministrazione si provvede a tutti gli acquisti, trasporti, alienazioni, fitti e lavori riguardanti i servizi di competenza dell'Ente.

Può provvedersi in economia a lavori, forniture e trasporti in tutti i casi in cui tal provvedimento è consentito per l'amministrazione dei lavori pubblici.

Art. 35.

I progetti tecnici sono soggetti all'approvazione del Consiglio di amministrazione coll'intervento dei rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, qualora la spesa non superi lire 100.000 e qualora riguardino va-

rianti a progetti approvati e le varianti stesse non importino maggiori spese superiori a lire 50,000.

Saranno invece sottoposti all'esame del Consiglio predetto per la conseguente approvazione del Ministero dei lavori pubblici i progetti che importino spesa superiore a lire 100,000 e variazione essenziale o di importo superiore a lire 50,000 a progetti approvati dal Ministero stesso.

In caso di urgenza potrà il Consiglio autorizzare l'esecuzoine dei lavori entro il limite di lire 100,000 in pendenza della presentazione del progetto.

In caso di somma urgenza, qualora si tratti di prevenire danni gravi alle opere oppure di ristabilire il servizio su linee interrotte o garantire la continuità e sicurezza dell'esercizio gravemente minacciato potranno i lavori essere eseguiti immediatamente, previa compilazione di un verbale di constatazione da approvarsi dal presidente. Questi curerà la ratifica del provvedimento nella prima adunanza del Consiglio.

Art. 36.

Saranno parimenti sottoposti alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici i progetti delle opere occorrenti per la formazione di una zona industriale di nuovi quartieri urbani, di cui all'art. 12 del decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2462, come pure i progetti di opere, impianti e stabilimenti industriali da costruirsi entro i limiti della zona suddetta.

Art. 37.

I lavori di manutenzione e di riparazione delle opere di difesa esterna che non sono a carico dell'Ente potranno dal Ministero dei lavori pubblici essergli commessi a rimborso di spese.

In tal caso per i progetti, i contratti, la gestione e la liquidazione, si applicheranno le norme di cui al presente capo.

Art. 38.

Su richiesta dell'Ente l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato procederà alla compilazione dei progetti di massima e di quelli esecutivi occorrenti per opere e provviste che riguardano servizi ferroviari. In questi lavori potranno essere compresi quelli necessari per il passaggio diretto delle merci del vettore ferroviario al vettore marittimo e viceversa e per il funzionamento dei servizi ferroviari e marittimi, nonchè quelli del congiungimento della zona industriale coi porti mediante impianti ferroviari. I progetti che riguardino modificazioni agli impianti esistenti potranno essere studiati anche per iniziativa dell'Amministrazione predetta.

I progetti saranno presentati all'Ente e sottoposti al procedimento stabilito per gli altri.

CAPO VI.

Esercizio dei porti.

Art. 39.

Le aree e le banchine, di cui l'Ente ha la gestione in base all'articolo 2 della convenzione del 25 novembre 1919, sono distinte in tre categorie:

1° Aree e banchine occorrenti per le ordinarie operazioni commerciali e delle quali è consentita la occupazione solo per il tempo necessario per il disbrigo delle operazioni medesime;

2° Aree e banchine concesse per più lungo tempo e per altri usi, i quali non compromettano menomamente la revocabilità della concessione *ad nutum* e la rimessa delle aree e delle banchine nel pristino stato;

3° Aree e banchine concesse per usi che implichino la costruzione di opere stabili o permanenti alterazioni delle aree e banchine stesse.

La distribuzione delle aree e banchine tra le tre categorie sarà fatta dall'Ente, sentita la Capitaneria di porto. Questa procederà d'accordo coll'Ente per la distribuzione degli accosti e la destinazione commerciale delle banchine.

Art. 40.

L'occupazione delle aree e banchine della 1ª categoria sarà regolata dalle norme e tariffe che verranno determinate in apposito regolamento che l'Ente sottoporrà all'approvazione del Ministero competente, a mente dell'art. 11 della convenzione sopracitata, anche per gli effetti dell'art. 41 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

Fino a che tale regolamento non sarà approvato si provvederà applicando le modalità alle tariffe attualmente in vigore.

Art. 41.

Le concessioni contemplate al n. 2 dell'art. 39 saranno fatte per licenze trimestrali, semestrali ed annuali ed anche per più lungo periodo se riguardino i cantieri e le industrie navali contemplate nel capo 1°, titolo terzo, del regolamento 20 novembre 1879, per l'applicazione del codice per la marina mercantile.

Le licenze trimestrali e semestrali sono concesse dal presidente dietro domanda degli interessati, ma dovranno essere presentate al Consiglio di amministrazione per la ratifica nella 1ª adunanza successiva al rilascio della licenza stessa.

In nessun caso potranno essere prorogate se la ratifica non abbia avuto luogo.

Le licenze annuali o di durata maggiore devono essere previamente autorizzate dal Consiglio di amministrazione; questa autorizzazione, salvo

diversa determinazione del Consiglio stesso, implicherà anche quella di eventuali proroghe.

Le licenze, delle quali non sia stata chiesta la rinnovazione un mese prima della loro scadenza, si intendono decadute.

Art. 42.

Le concessioni fatte per licenza sono sempre subordinate alla condizione che l'Ente potrà, in qualunque tempo e per qualunque causa, sospenderne gli effetti, risolverle a far sgombrare il suolo occupato con semplice intimazione scritta. In questi casi il concessionario non potrà pretendere indennizzo e compenso alcuno, ma soltanto la restituzione della metà del canone pagato, purchè però abbia usufruito dell'area per un periodo di tempo inferiore alla metà di quello indicato nella licenza.

Art. 43.

Quando per lo scopo della concessione e per le opere di cui occorra autorizzare l'esecuzione venga esclusa la materiale possibilità di ottenere in qualunque momento lo sgombero e la rimessa in pristino dell'area, la concessione dovrà farsi mediante contratto. I contratti saranno sottoposti all'approvazione ministeriale o Reale a seconda che sia prescritto dalle disposizioni vigenti.

Le concessioni anche fatte per contratto saranno sempre revocabili per qualsiasi ragione di pubblica utilità o di interesse dell'Ente, ma la revoca potrà essere contrattualmente subordinata al pagamento di un'indennità proporzionale al costo, previamente accertato, delle opere, ed al tempo mancante al termine della concessione.

Nei contratti stessi sarà anche stabilito un congruo termine entro il quale il concessionario dovrà assumersi l'obbligo di sgomberare completamente l'area occupata.

Qualora invece convenisse all'Ente la conservazione delle opere medesime, sarà imposto al concessionario l'obbligo di mantenerle e di consegnarle all'Ente in perfetto stato allo scadere della concessione, senza indennizzo o compenso alcuno.

Art. 44.

I canoni per le licenze di cui all'art. 41, comma 2°, e le corrispondenti cauzioni sono fissati dal presidente, gli altri dal Consiglio di amministrazione.

Nei contratti implicanti l'obbligo di costruire opere, la cui proprietà debba essere lasciata all'Ente senza compenso, potrà essere stabilito nella misura fissa di una lira il canone da pagarsi a titolo di semplice riconoscimento dei diritti dell'Ente, salvo gli altri oneri inerenti al contratto.

Art. 45.

Le domande di concessione che riflettono l'occupazione della stessa area, o che comunque siano tra loro tecnicamente incompatibili sono concorrenti.

Tra più domande concorrenti ed aventi gli scopi di cui al n. 2 dell'articolo 39 la preferenza normalmente è determinata dalla priorità dell'effettiva presentazione, quale risulta accertata dal registro dell'Ente appositamente tenuto.

Il Consiglio di amministrazione però, su proposta del presidente, ha facoltà di derogare a tale norma, sia aprendo una gara per l'aggiudicazione della concessione al migliore offerente quando le domande abbiano lo stesso fine; sia dando la preferenza con deliberazione motivata alla domanda rispondente ad un fine, che, esso giudichi di maggiore interesse pubblico e dell'Ente, quando le domande abbiano diversi fini.

Tra più domande concorrenti a concessioni da farsi per contratto è preferita, ad esclusivo giudizio del Consiglio di amministrazione e con deliberazione motivata, quella, che si proponga finalità di maggiore interesse pubblico o dell'Ente, o, a parità di condizioni, quella che presenti maggiori accertate garanzie tecniche, finanziarie od industriali di immediata esecuzione e utilizzazione.

Anche in questi casi l'Ente potrà sempre, su deliberazione del Consiglio di amministrazione, aggiudicare la concessione in seguito a pubblica gara e a licitazione privata, sulla base dell'aumento del canone ed anche in seguito a concorso per miglioramento dei progetti tecnici.

Art. 46.

A garanzia di qualsiasi concessione, il concessionario dovrà depositare presso l'Entè una cauzione sufficiente a garantirne il pagamento dei canoni e l'osservanza di tutti gli obblighi assunti.

Art. 47.

Sulle domande di concessione sarà sentita la Capitaneria di porto per quanto esse possano riferirsi alla polizia portuale ed alla navigazione.

I contratti e le licenze di concessione saranno riassunte nei loro elementi essenziali in un registro tenuto dall'Ente e porteranno il numero d'ordine dell'annotazione sul registro. Un elenco di tutte le concessioni fatte per licenza o per contratto dovrà essere trasmesso per notizia al Ministero competente alla fine di ciascun semestre.

Art. 48.

Per quanto non sia previsto dal decreto-legge 30 novembre 1919, numero 2462, e dal presente regolamento, l'Ente si atterrà, per le concessioni, alle norme contenute nel titolo III del regolamento per la marina mercan-

tile ed alle altre disposizioni legislative e regolamentari vigenti in argomento.

Art. 49.

L'esercizio delle gru e degli altri meccanismi per l'imbarco, sbarco e trasbordo delle merci, degli alberi e dei bacini di carenaggio e degli scali di alaggio, nonchè di capannoni di deposito e di ogni altro arredamento portuale costruiti anche a cura dello Stato e gestiti dall'Ente potrà essere da questo anche dato in concessione ai privati, giusta gli articoli 122 e seguenti del regolamento 26 settembre 1904, n. 713.

L'esercizio diretto dovrà essere regolato da speciali norme e tariffe approvate con decreto Ministeriale in conformità a quanto è stabilito nell'articolo 11 della convenzione 25 novembre 1919.

CAPO VII.

Disposizioni generali e transitorie.

Art. 50.

L'Ente potrà richiedere la R. Avvocatura Erariale di rapprentarlo e difenderlo in tutti i giudizi attivi e passivi avanti i tribunali ordinari, i Collegi arbitrali e le giurisdizioni speciali.

Gli onorari e le competenze da corrispondere dall'Ente all'Avvocatura saranno liquidate a norma di legge.

Art. 51.

Fino a quando l'Ente non avrà costituito i propri uffici potrà valersi dell'opera di impiegati degli uffici degli Enti locali, o, previa autorizzazione dei Ministeri competenti, di impiegati dello Stato.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re,
come da decreto in data 20 gennaio 1921:

Il ministro del tesoro
MEDA

Il ministro dei lavori pubblici
PEANO

Il ministro dell'industria e commercio
ALESSIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 17 *febbraio* 1921, *n.* 327, *che estende alle nuove Provincie le disposizioni vigenti nel Regno per le case popolari od economiche e per l'industria edilizia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vedute le leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Ritenuta la opportunità di estendere alle nuove Provincie le disposizioni vigenti nel Regno per le case popolari o economiche e per l'industria edilizia;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, di concerto con i ministri per l'industria e il commercio, per le finanze e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

TITOLO I.

Provvedimenti per le case popolari od economiche.

CAPO I.

Istituti mutuanti - Istituti mutuanti in generale.

Art. 1,

Per la costruzione e l'acquisto di case popolari o economiche nelle nuove provincie del Regno, oltrechè da privati e da Società, possono essere con-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 aprile 1921, n. 91.

sentiti prestiti, anche in deroga alle leggi speciali ed agli statuti che li regolano, da:

1° Tutte indistintamente le Casse di risparmio ordinarie;

2° Le Banche popolari e le Società ordinarie e cooperative di credito;

3° I Monti di pietà;

4° Le Istituzioni pubbliche di beneficenza;

5° Gli Enti morali legalmente riconosciuti;

6° Le Società di mutuo soccorso legalmente costituite;

7° La Cassa nazionale delle assicurazioni sociali e la Cassa Nazionale di assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro;

8° Gli Istituti di credito fondiario;

9° L'Istituto nazionale delle assicurazioni;

10° La sezione autonoma per l'esercizio del credito edilizio istituita presso l'Istituto nazionale di credito per la cooperazione;

11° Le Società di assicurazione, l'Istituto di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, l'Istituto delle pensioni per gli impiegati privati delle nuove provincie.

Cassa nazionale delle assicurazioni sociale.

Art. 2.

La Cassa nazionale delle assicurazioni sociali può erogare anche nelle nuove provincie, in prestiti per case popolari o economiche e in conferimenti al capitale della sezione autonoma pel credito edilizio, di cui all'articolo 3, le somme che possono essere devolute a tali scopi entro i limiti fissati dall'art. 2 del testo unico approvato con R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318.

La predetta Cassa nazionale può concedere mutui ai Comuni delle nuove provincie per la costruzione di case popolari ed economiche, anche per conto di Istituti autonomi o di Enti morali, con le garanzie e coi privilegi che saranno stabiliti pei mutui consentiti dalla Cassa dei depositi e prestiti.

Sezione autonoma per l'esercizio del credito edilizio.

Art. 3.

Le disposizioni e le agevolazioni fiscali spettanti alla sezione autonoma del Credito edilizio in base al testo unico approvato con R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, troveranno analoga applicazione per tutte le operazioni della stessa sezione auotonoma nel territorio delle nuove provincie.

Anticipazioni sulle obbligazioni di credito edilizio e loro acquisto.

Art. 4.

Gli Istituti di emissione e le Casse di risparmio ordinarie possono fare anticipazioni sulle obbligazioni emesse dalla Sezione di credito edilizio anche

in quanto queste riflettano costruzioni nel territorio delle nuove provincie. Le Casse di risparmio ordinarie e la Cassa dei depositi e prestiti, nonchè le Fondazioni, possono anche acquistare dette obbligazioni.

La facoltà di acquistare le obbligazioni emesse dalla Sezione autonoma dell'Istituto nazionale di credito della cooperazione per l'esercizio del credito edilizio, conferita a tutti gli Istituti indicati nell'art. 1 del testo unico citato, singolarmente e riuniti in Consorzio, è estesa anche alle obbligazioni emesse per costruzioni nelle nuove provincie.

Gli Enti morali, Società ed Istituti, a cui è fatto obbligo per legge di impiegare in tutto o in parte il proprio patrimonio in titoli emessi o garantiti dallo Stato, sono autorizzati ad acquistare come impiego le obbligazioni della Sezione.

Le obbligazioni stesse possono essere accettate come deposito cauzionale dalle pubbliche amministrazioni per un valore ragguagliato ai nove decimi del valore di Borsa.

Mutui dei Comuni.

Art. 5.

Ai mutui contratti dai Comuni con gli istituti indicati nell'art. 3 per conto proprio o per conto di Istituti autonomi per case popolari non troveranno applicazione quelle norme di legge o di statuti che limitano la facoltà di obbligarsi, in quanto le somme mutuate vengono investite per la costruzione di case popolari.

Capo II.

Enti costruttori e mutuatari - Enti mutuatari.

Art. 6.

Sono ammessi a fare operazioni di mutuo allo scopo di costruire o acquistare case popolari o economiche nelle nuove provincie:

1° L'Unione edilizia nazionale, gli Istituti cooperativi e le Società cooperative per le case degli impiegati salariati e pensionati dello Stato, delle provincie e dei Comuni, mutilati o invalidi di guerra;

2° I Comuni che provvedono direttamente alle costruzioni di case popolari;

3° Gli Istituti autonomi o Enti morali che abbiano per scopo esclusivo di compiere operazioni per le case popolari;

4° Le istituzioni di beneficenza che provvedano agli alloggi per i poveri;

5° Gli Enti pubblici e gli Enti morali che si propongano di costruire case da locare ai loro impiegati o salariati;

6° Le Società cooperative (Consorzi registrati a garanzia limitata), Associazioni, Società e Fondazioni per la costruzione e l'acquisto di case popolari o economiche;

7° Le Società cooperative di credito e le Società di mutuo soccorso che si uniformino alle disposizioni del presente decreto e che istituiscano sezioni speciali con norme statutarie e con gestione e contabilità distinte e separate per costruire o acquistare case popolari o economiche a vantaggio dei propri soci;

8° I soci delle Società menzionate nei precedenti numeri 6 e 7.

Società cooperative e di mutuo soccorso.

Art. 7.

Le Società, Associazioni e Consorzi di cui ai numeri 1 e 6 dell'articolo precedente o le sezioni per le case popolari o economiche devono stabilire nei loro statuti che il dividendo annuo agli azionisti non possa superare il 5 per cento del capitale effettivamente versato e che, in caso di rimborso o di liquidazione, non possa distribuirsi ai soci per qualsiasi titolo una somma che superi di oltre un quinto l'ammontare del capitale versato o restituito ,dovendo il rimanente delle attività assegnarsi a scopi di pubblica utilità.

Gli atti costituitivi, gli statuti e gli atti modificativi delle Società predette per godere le prerogative contemplate dalle presenti disposizioni, dopo adempiute le formalità prescritte, devono essere inviati all'autorità politica provinciale, la quale li pubblicherà nel *Giornale ufficiale della provincia*, dopo avere accertato che sono conformi alle disposizioni di legge, dandone comunicazione al Ministero dell'industria e del commercio.

Disposizioni speciali per le Società di mutuo soccorso.

Art. 8.

L'approvazione delle norme statutarie della sezione speciale di una Società di mutuo soccorso, quando si tratti di Società operaia legalmente riconosciuta, dovrà seguire secondo le norme stabilite dalla legge vigente, e quando si tratti di Società autorizzata con R. decreto, sarà data pure con R. decreto. Le norme statutarie dovranno riportare anche il visto dell'autorità politica provinciale, che lo rilascerà dopo l'accertamento di cui all'ultima parte del precedente articolo e ne darà comunicazione al Ministero dell'industria e del commercio.

Rifiuto del riconoscimento legale e privazione dei relativi benefici.

Art. 9.

L'autorità politica provinciale, sentito il Comitato regionale per le case popolari o economiche, qualora le Società e le sezioni costituende non

risultino basate su sincere basi cooperative, può rifiutare il riconoscimento legale.

Sempre in seguito a parere del predetto Comitato, può l'autorità politica provinciale privare di tutti i benefici relativi al legale riconoscimento le Società e le Sezioni che funzionano irregolarmente, in contrasto alle vigenti disposizioni legislative e regolamentari, alle proprie norme statutarie, od ai principî della cooperazione.

Uguali provvedimenti possono essere presi nei riguardi delle Sezioni per case popolari costituite da Società di mutuo soccorso.

Case popolari costruite dai Comuni.

Art. 10.

Quando sia riconosciuto il bisogno di provvedere alloggi per le classi meno agiate i Comuni sono autorizzati a fondare e dotare Istituti autonomi per le case popolari, oppure provvedere alla costruzione di case popolari soltanto per darle a pigione, conformandosi alle leggi vigenti ed a tutti i provvedimenti che disciplinano l'assunzione di pubblici servizi per parte di Municipi, od in economia.

I Comuni sono autorizzati, con le cautele indicate nel comma precedente, a imprendere la costruzione di alberghi popolari da affittare per dimora giornaliera e di dormitori pubblici ad uso gratuito.

I Comuni, nella locazione di case popolari, dovranno dare la preferenza ai meno abbienti, tenendo conto altresì del numero dei membri a carico del capo famiglia.

La deliberazione del Consiglio, che sarà approvata dalle autorità di sorveglianza, dev'essere accompagnata dalla dimostrazione della esistenza delle condizioni di fatto che l'hanno determinata, nonchè del piano tecnico e finanziario dell'operazione e della disponibilità dei mezzi per effettuarla.

Nel computo delle pigioni deve tenersi conto del frutto del capitale investito, di tutte le spese di amministrazione, riparazione e manutenzione ordinaria e straordinaria, delle imposte, sovraimposte e tasse generali e locali, degli oneri dipendenti dai regolamenti locali, del deperimento, delle spese di assicurazione contro gli incendi e delle perdite per sfitti eventuali.

Istituti autonomi per le case popolari.

Art. 11.

Con decreto Reale, su proposta del presidente del Consiglio dei ministri, possono essere legalmente istituiti nuovi Istituti autonomi per case popolari, fondati da Comuni, da altri Enti o da privati e regolati da appositi statuti. Gli Enti predetti sono soggetti alla vigilanza dell'autorità

politica provinciale secondo le direttive della presidenza del Consiglio dei ministri, d'accordo col Ministero dell'industria e del commercio.

Qualora un Comune, il quale si sia assunto il servizio delle case popolari, abbia fondato o voglia fondare un Istituto autonomo, può conferirgli tutto o parte del capitale già assegnato al servizio diretto delle case popolari. La deliberazione deve essere presa in unica lettura dal rispettivo Consiglio col voto favorevole della maggioranza dei consiglieri in carica, oppure dal commissario straordinario.

Norme comuni agli Istituti autonomi e alle Società di beneficenza.

Art. 12.

Alle persone e agli Enti che concorrono alla formazione del capitale degli Istituti autonomi e delle Società di beneficenza, oltre all'interesse non eccedente la misura del cinque per cento sulle somme effettivamente versate, non può essere riservato negli statuti altro diritto fuorchè quello del rimborso delle somme erogate, devolvendosi l'avanzo del patrimonio alle locali Istituzioni di beneficenza, quando si renda necessaria la liquidazione degli Istituti e delle Società.

Nel caso di Istituti di beneficenza che costituiscano una Sezione speciale per le case popolari o economiche, quando questa debba essere liquidata, l'avanzo del patrimonio di essa può essere assegnato, in tutto o in parte, alla Società stessa, o ad altre Istituzioni per case popolari od economiche.

Gli Istituti autonomi predetti, i corpi morali legalmente riconosciuti che abbiano per fine esclusivo di compiere operazioni per case popolari e le Società di beneficenza che, senza alcuna mira di lucro, provvedono agli alloggi per ricoverare i poveri a fitti minimi, godono di tutte le facoltà e di tutti i benefici di ogni specie contenuti e richiamati nel presente decreto.

Facoltà di sostituzione o riscatto agli Istituti autonomi.

Art. 13.

Può essere data facoltà agli Istituti autonomi per le case popolari di sostituirsi, riscattandone le attività, alle Cooperative (Consorzi o Società) con organizzazione insufficiente non informate ai principii cooperativi, e che non abbiano i mezzi adeguati per condurre a termine il loro programma.

Le proposte per tali sostituzioni o riscatti saranno fatte, con le necessaria documentazione, dagli Istituti autonomi al Comitato regionale, il quale deciderà in merito, salva l'approvazione dell'autorità politica provinciale.

Facoltà consentite all'Unione edilizia nazionale.

Art. 14.

L'Unione edilizia nazionale potrà, con separata gestione, provvedere alla costruzione di case popolari o economiche anche nei centri delle nuove provincie in cui manchino Istituti autonomi ed i Comuni non vi possano provvedere.

Essa può inoltre funzionare come Ente federativo degli Enti per le case popolari, anche nelle nuove provincie, curando nel loro interesse approvvigionamenti ed acquisti collettivi di materiali e mezzi di costruzione; stipulando contratti con fabbriche ed assumendone ,ove occorra, la gestione: studiando i migliori tipi di appalto ed ove sia possibile la unificazione dei materiali e degli accessori delle costruzioni e compiendo le operazoni necessarie al migliore raggiungimento degli scopi dell'edilizia popolare.

CAPO III.

Attribuzioni dei Comuni - Opere a carico dei Comuni sulle aree destinate a costruire case popolari o economiche.

Art. 15.

Sulle aree destinate alla costruzione di case popolari o economiche che da parte delle Società, degli istituti e dei privati contemplati nel presente decreto, il Comune ha l'obbligo di provevdere a proprie spese contemporaneamente alla costruzione delle case, alla costruzione delle fogne, alla posa delle condutture stradali per l'acqua potabile e all'impianto per la illuminazione ,alla sistemazione delle strade, piazze ed altri suoli di uso pubblico.

Concorso dei Comuni.

Art. 16.

I Comuni sono autorizzati:

1° a stanziare somme nei loro bilanci per sovvenzionare Enti e Società costruttrici di case popolari ed economiche, a concorrere nella spesa di costruzione e di miglioramento di tali case, e nel pagamento degli interessi sui mutui contratti dagli Enti e Società predette;

2° a concedere esenzioni dai dazi e da altre eventuali tasse locali;

3° a cedere per la costruzione di case popolari ed economiche, gratuitamente o a prezzo di costo, o mediante corresponsione di canone annuo, in perpetuo o per un dato numero di anni, terreni propri o espropriati a mente dell'articolo seguente.

Espropriazioni ed occupazioni temporanee.

Art. 17.

I Comuni possono ottenere dall'autorità politica provinciale, la facoltà di espropriare terreni ed immobili occorrenti per la costruzione di case popolari o economiche.

Ai Comuni è fatto obbligo di accogliere le domande di espropriazione rivolte dagli Istituti di case popolari.

Può essere anche concessa ai Comuni la facoltà di occupare temporaneamente cave, fornaci e terreni di cui l'esercizio e l'uso per ragioni di ubicazione e di convenienza economica, siano ritenuti necessari per agevolare le costruzioni degli Enti sopra indicati.

I Comuni possono ottenere altresì la facoltà di espropriare abitazioni di proprietà privata non ultimate o che si trovino in deficienti condizioni igieniche ,qualora il proprietario non possa o non voglia provvedere alla loro ultimazione o al loro risanamento nel termine fissato.

Per le espropriazioni ed occupazioni temporanee di cui nel presente articolo, si applicano le disposizioni dell'Oridnanza imperiale 16 ottobre 1914, n. 284 (B. L. I.).

Le aree fabbricabili, risultanti dalle espropriazioni, potranno essere vendute o concesse temporaneamente anche a privati.

Il maggiore valore che si realizza all'atto della vendita od alla fine delle concessioni temporanee a chiunque fatte, sarà assegnato al fondo speciale costituito dal Comune per provvedere alle case popolari o economiche ed alle opere edilizie di carattere igienico.

Oltre alla facoltà di occupare temporaneamente cave e fornaci a termini del 3° comma, può essere concessa ai Comuni quella di espropriarle definitivamente, quando ciò risulti necessario per agevolare la costruzione di case popolari o economiche.

Contro il dieniego del Comune di occupare temporaneamente ed espropriare cave o fornaci a richiesta e per conto di Istituti, Società, Cooperative o anche privati per costruire case popolari o economiche ,e contro il diniego di chiedere espropriazione o di cedere aree è ammesso il ricorso all'autorità politica provinciale .

Tutte le facoltà di espropriazione ed occupazione temporanee concesse da questo articolo e dalle presenti disposizioni per la costruzione di case popolari o economiche sono estese alla costruzione di qualunque casa di abitazione, escluse quelle di lusso, che venga iniziata dopo la pubblicazione del presente decreto e compiuta entro il 30 giugno 1923.

Uffici comunali di abitazioni e denunzia di disponibilità di locali.

Art. 18.

I Comuni superiori a 30.000 abitanti potranno creare uffici delle abitazioni con facoltà di sorveglianza sul mercato delle abitazioni.

A questi uffici i proprietari di case dovranno denunziare la disponibilità di locali ed i nuovi affitti entro cinque giorni dal loro verificarsi, sotto le comminatorie che saranno fissate dall'autorità politica provinciale.

Capo IV.

Caratteri delle case popolari ed economiche, vendita, locazione, successione espropriazione.

Art. 19.

Sono considerate popolari a tutti gli effetti del presente decreto le case costruite dagli Enti indicati dall'art. 6, che restino in proprietà inalienabile e indivisa dagli Enti stessi e che abbiano le seguenti caratteristiche previste nel decreto Luogotenenziale 15 giugno 1919, n. 1857: (

1° ogni alloggio deve:

a) avere il proprio accesso diretto dal ripiano della scala;

b) essere fornito di latrina propria;

c) essere provvisto di presa di acqua nel suo interno se esiste nel centro urbano un impianto completo di distribuzione dell'acqua potabile;

d) avere non più di sei vani abitabili, restando esclusi da questo numero i locali accessori e di servizio come latrina, bagno, cucina, ingresso, rispostigli e simili.

2° la casa popolare deve inoltre soddisfare a tutte le condizioni di igiene e di salubrità richieste dai regolamenti comunali di igiene e di edilizia. Nei Comuni ove manchino i detti regolamenti si dovranno osservare quelli del Comune capolunogo della provincia. Qualora i regolamenti locali e del capoluogo di provincia prescrivano una graduazione di condizioni, sono obbligatorie per le case popolari le condizioni meno onerose.

Per i centri urbani, con popolazione inferiore ai ventimila abitanti potranno consentirsi parziali deroghe alle disposizioni sopra accennate dal Comitato regionale delle case popolari. Contro le decisioni del Comitato è ammesso ricorso all'autorità politica provinciale.

Le case popolari posso essere date in locazione solo agli iscritti alla Cassa nazionale delle assicurazioni sociali, all'Istituto di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, ad una Cassa distrettuale per ammalati o ad una Cassa equiparata e in genere a coloro che abbiano un reddito derivante prevalentemene dal loro lavoro e da quello dei componenti la famiglia, purchè nel complesso non sia superiore alle lire mille mensili.

Sono considerate case economiche a tutti gli effetti delle vigenti disposizioni legislative quelle costruite da Società, Consorzi od Enti che abbiano lo scopo di assegnare case ed alloggi in locazione od in vendita ai propri soci, quando rispondano alle caratteristiche sopra specificate per le case popolari; tuttavia ogni casa od alloggio da assegnarsi in vendita o in locazione al socio può raggiungere un massimo di dieci vani di abitazione, esclusi da questo numero i locali accessori e di servizio come latrine, bagno, cucina e ripostigli.

Il certificato di casa economica agli effetti della esenzione e riduzione delle imposte sul reddito dei fabbricati e di tutte le agevolazioni e facilitazioni consentite dal presente decreto viene rilasciato dal Comitato regionale in base ai progetti di costruzione. Il Comitato dovrà accertarsi che concorrano le condizioni previste da questo articolo. Dovrà inoltre riconoscere che per la qualità del materiale da impiegare ,per le dimensioni degli ambienti, per le decorazioni e le opere di finimento ed in genere per il tipo adottato, le case o gli alloggi da costruire rispondano a criteri di economia e non possono considerarsi di lusso.

Pagamento del prezzo di vendita delle case economiche ed assicurazioni.

Art. 20.

Il compratore può pagare il debito per l'acquisto del terreno e della casa in rate annuali, semestrali, mensili e quindicinali. Le rate comprendono l'interesse ed una quota di ammortamento del capitale, ovvero l'interesse e il premio per l'assicurazione sulla vita allo scopo di ottenere in tutto o in parte i mezzi per l'acquisto o la costruzione della casa ed in entrambi i casi l'onere ripartito dell'assicurazione per gli incendi da farsi a cura della Società costruttrice o del socio proprietario della casa.

Gli interessi maturati sul capitale corrispondente al prezzo del terreno e della casa ,nel periodo fino alla consegna della casa stessa, si computano nel prezzo di acquisto .

L'assicurazione sulla vita, altre che presso la Cassa nazionale delle assicurazioni sociali, quando ne sia autorizzata per decreto Reale, si stipula presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni. Questi Istituti sono anche autorizzati a stipulare con i compratori o costruttori di case economiche, che pagano la loro abitazione con l'ammortamento dei contratti di assicurazione, temporanea aventi lo scopo di garantire alla morte dell'assicurato, se essa avviene entro il periodo determinato, il pagamento delle annualità non ancora scadute.

L'assicurazione produce il suo effetto dalla sottoscrizione della polizza.

Divieto di apportare modificazioni allo stabile - Nomina di sequestratario.

Art. 21.

Sino al totale pagamento del prezzo della casa, non potranno essere apportate modificazioni allo stabile, nè imposte servitù senza il consenso dell'Istituto mutuante; e della Società costruttrice se il socio non si è assunto il mutuo direttamente, nè potranno esservi inscritti oneri che non dipendano dalle garanzie prescritte dalla presente legge.

L'Istituto mutuante, qualora l'Ente o il socio mutuatario sia in arretrato col pagamento di una semestralità può, indipendentemente da ogni atto di esecuzione, chiedere al presidente del tribunale nella cui circoscrizione ha sede il detto Ente, la nomina di un sequestratario, il quale provvederà alla riscossione dei fitti e di ogni altro credito.

Agevolazioni agli impiegati ed operai trasferiti.

Art. 22.

Con decreto Reale saranno determinati i modi per agevolare agli impiegati ed agli operai il passaggio senza perdita della loro casa alla Società costruttrice e la risoluzione del contratto di assicurazione nei casi di necessario trasferimento.

Restituzione anticipata - Cancellazione della iscrizione ipotecaria.

Art. 23.

Il socio proprietario della casa economica ha diritto in ogni caso di rimborsare anticipatamente tutto o parte del mutuo contratto per l'acquisto o la costruzione della casa.

Compiuto il pagamento del prezzo della casa, la cancellazione dell'iscrizione ipotecaria deve essere fatta senza spese nelle forme stabilite dalle vigenti leggi.

Assegnazione della casa fra eredi.

Art. 24.

Quando più eredi siano chiamati alla successione, la casa economica sarà assegnata a quello che offrirà il pagamento in denaro delle quote spettanti agli altri.

Se due o più fra essi facciano tale offerta, si procederà, dinanzi al giudice distrettuale del luogo dove sta la casa alla estrazione a sorte per stabilire chi debba essere preferito.

Diritto di abitazione del coniuge superstite e dei figli minorenni.

Art. 25.

Al coniuge superstite, contro il quale non sussista per colpa sua, sentenza di separazione personale passata in giudicato, è attribuito per tutta la vita il diritto di abitazione sulla casa economica, salvi i diritti che gli spettano pel presente decreto e per altre leggi.

Eguale diritto è riserbato ai figli minorenni del defunto proprietario finchè raggiungano la maggiore età.

Espropriazione forzata della casa popolare o economica.

Art. 26.

Ferme le disposizioni contenute nel presente capo IV, non si potrà procedere alla espropriazione forzata (vendita in via esecutiva) della casa popolare o economica che in mancanza di altri beni mobili o immmobili fatta eccezione pei crediti previsti dal presente decreto, pei crediti dell'imprenditore della costruzione e pei crediti degli operai che vi hanno lavorato.

Capo V.

Prestiti, loro garanzie e somministrazione.

Art. 27.

I prestiti indicati nel Capo I, saranno concessi contro prima ipoteca e non potranno eccedere il 75 per cento del valore accertato degli immobili costituiti in ipoteca, ovvero dell'area e della spesa prevista per le nuove costruzioni.

Si considerano come fatti su prima ipoteca i prestiti mediante i quali sono rimborsati i crediti, già inscritti, quando per effetto di tale rimborso, l'ipoteca dell'Istituto diventi prima.

La somministrazione delle somme mutuate avrà luogo a rate, secondo il bisogno.

La prima rata non potrà essere pagata se il mutuatario non dimostri di aver erogata nella costruzione e nell'acquisto dell'area una somma corrispondente a non meno del 25 cento della spesa prevista per la nuova costruzione, in essa compreso il valore dell'area.

Qualora concorrano speciali circostanze che affidino circa il buon esito della operazione la sezione di credito edilizio potrà consentire che la somma da erogarsi dal mutuatario sia ripartita in un numero di rate corrispondenti a quelle del mutuo. In tal caso il mutuatario per poter riscuotere

le singole rate del mutuo dovrà dar la prova di aver previamente erogato nella costruzione la corrispondente quota della somma messa a suo carico.

Tuttavia la sezione autonoma di credito edilizio presso l'Istituto nazionale di credito per la cooperazione e gli altri Istituti mutuanti menzionati nell'art. 1 sono autorizzati a fare mutui fino all'ammontare totale del prezzo delle costruzioni, compreso il prezzo delle aree, quando lo Stato concorra al pagamento degli interessi o quando l'Ente o il socio mutuatario offra congrue garanzie supplementari.

Ritenuta sugli stipendi.

Art. 28.

Gli impiegati o salariati di pubbliche Amministrazioni pei quali è ammessa dalle vigenti leggi la cessione di una parte dello stipendio o della mercede, hanno facoltà di derogare, con tutte le garanzie accordate dalle leggi stesse fino alla metà dello stipendio o della mercede per il pagamento di quote di prezzo o della pigione di case popolari o economiche costruite da Enti e società menzionati nell'art. 6. L'importo della cessione sarà ritenuto sulle rate di pensione fino a che non sia estinto il debito.

La delegazione può essere fatta a favore dei predetti Enti e società, degli Istituti mutuanti e di quelli di assicurazioni per il pagamento del premio di assicurazione quando con la polizza si ottenga un mutuo da servire per il pagamento della casa.

Alla delegazione per il pagamento del prezzo o della pigione di case popolari o economiche non può prevalere altra successiva cessione, e sulla corrispondente ritenuta non sono ammessi pignoramenti o sequestri.

In nessun caso le delegazioni e le cessioni possono per qualsiasi titolo superare nel loro totale, la metà dello stipendio o della mercede.

Cessioni di aree demaniali,

Art. 29.

Terreni demaniali siti nelle nuove provincie, possono essere venduti a trattative private ad Istituti e Società menzionati nell'art. 6, secondo le norme colà vigenti.

Capo VI.

Agevolazioni fiscali - Esenzioni e riduzioni di tasse.

Art. 30.

Sono ridotte al quarto di quelle ordinarie stabilite dalle vigenti leggi le tasse sugli atti costitutivi e modificativi delle Società per azioni, Coo-

perative, Consorzi economici registrati a garanzia limitata, delle Società a garanzia limitata, delle Società di mutuo soccorso indicate nell'art. 6, sulle delegazioni per la rappresentanza nelle assemblee sociali sulle azioni e sulle obligazioni emesse dalle Società stesse, sulle inserzioni obbligatorie nei fogli degli annunzi ufficiali, sui contratti di prestito ,e le tasse sulle iscrizioni ipotecarie e sulle trascrizioni di ogni specie nei pubblici libri.

Sono parimenti ridotte al quarto le tasse di registro, di iscrizione e trascrizione di diritti reali, le tasse scalari, o di trasferimento per gli atti di acquisto, di locazione e di trasferimento delle case popolari o economiche; quelle sui contratti di lavoro per la costruzione e la manutenzione delle dette case; quella sui contratti di assicurazione sulla vita e sulla loro cessione, a garanzia della casa.

La tassa di trasferimento con relativa addizionale pagata dalle Società e dagli Enti di cui all'art. 6 ,in ragione normale per l'acquisto delle aree, è ridotta alla misura di favore del presente articolo quando sulle aree acquistate siano costruite le case nelle condizioni previste dalla legge. In tal caso, sarà rimborsata la eccedenza della tassa pagata. Il rimborso della detta eccedenza di tassa dovrà essere chiesto dalla Società o dall'Ente nel termine di sei mesi dalla data del collaudo della casa costruita.

Agli atti complementari di mutuo rappresentanti la differenza fra le somme date originariamente dagli Enti sovventori di cui all'art. 1 e il costo reale della costruzione sono applicabili le agevolazioni tributarie contenute nel primo capoverso del presente articolo.

Sono esenti dalla tassa di bollo le cambiali che la sezione autonoma per l'esercizio del credito edilizio potrà emettere in corrispondenza di conti correnti con garanzia ipotecaria. Tali cambiali debbono contenere uno specifico riferimento al contratto di conto corrente ipotecario per cui vengono emesse, nonchè il riferimento al presente articolo, e non potranno essere girate dagli Istituti di credito presso i quali vengono riscontate.

Nella stessa misura nella quale spetterà la riduzione della tassa di trasferimento per la compra-vendita di un immobile spetterà la riduzione dell'imposta sull'aumento di valore.

Lo stesso favore godranno nelle tasse di registro ed ipotecarie che fossero successivamente introdotte secondo le disposizione dell'art. 44 del teto unico approvato con R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, modificato dall'art. 2 del R. decreto 8 gennaio 1920, n. 16.

Le stesse riduzioni si intendono accordate nei riguardi delle tasse di registro ed ipotecarie che fossero in seguito introdotte.

Sarà in ogni caso dovuta la competenza di bollo di L. 2,10 sopra ogni foglio dei relativi contratti.

Riduzione della tassa per l'acquisto di aree.

Art. 31.

Alle aree ed alle case indicate nella prima parte dell'art. 10 saranno applicate le disposizioni contenute nel terzo comma dell'articolo 30 e nell'art. 34 del presente decreto. Quando tali aree venissero poi destinate a fini diversi da quelli stabiliti dal presente decreto, o lasciate senza uso per un periodo di cinque anni dall'acquisto, dovrà essere eseguito il pagamento integrale della tassa.

Esenzione dalla tassa di mano morta.

Art. 32.

Gli Istituti autonomi o gli Enti morali per la costruzione e l'acquisto di case popolari o economiche e l'Istituto nazionale di credito per la cooperazione sono esenti dalla tassa d'equivalente (mano morta).

Esenzione da imposte.

Art. 33.

Sono esenti dall'imposta sulle rendite e addizionali gli interessi dei mutui concessi dagli Enti di cui all'art. 1 a tenore e pei fini del presente decreto.

Sono inoltre esenti da qualsiasi imposta gli utili di gestione corrisposti ai soli assegnatari di aree o di case a sgravio del prezzo di acquisto o delle pigioni degli Istituti e delle Società cooperative, Società a garanzia limitata, o Consorzi registrati a garanzia limitata, o Società per azioni e di mutuo soccorso o degli Istituti autonomi per case popolari o economiche.

L'esenzione dalla imposte sulle rendite e addizionali è applicabile agli interessi dei mutui concessi anche da società a privati, per la costruzione di case popolari od economiche.

Art. 34.

Le case popolari o economiche fruiscono per venti anni della esenzione dalle imposte erariali e dalle sovraimposte provinciali e comunali (imposta casatico classi, imposta casatico pigioni, imposta del 5 per cento sugli edifici temporaneamente esenti e relative addizionali provinciali o comunali, nonchè da ogni altra imposta sui fabbricati da chiunque o comunque da imporsi) a condizione:

1° che le case corrispondano alle caratteristiche stabilite dall'arti-

colo 19 del presente decreto e appartengano ad Enti e Società indicati all'art. 6 od ai loro soci;

2° che i soci e gli operai, ai quali saranno date in locazione o vendute, non siano proprietari nello stesso Comune di fabbricati gravati di più di L. 50 all'anno per imposta erariale principale.

L'esenzione e riduzione delle imposte erariali e delle sovrimposte comunali e provinciali ,a favore delle case popolari o economiche, sarà estesa ai locali di carattere igienico ed educativo, bagni, asili per lattanti, case per bambini, dopo scuola, biblioteche popolari, sale di riunione e di lettura ,nonchè ai locali adibiti a pubblici esercizi per provvedere ai bisogni degli inquilini, eccettuati quelli esclusivamente destinati a spaccio di bevande alcooliche, e purchè il reddito effettivo o presunto di tali locali non sia superiore ad un quarto del reddito dell'intero fabbricato. In caso diverso la esenzione rimarrà limitata alla sola porzione destinata ad affitto per uso di abitazione, e che abbia i caratteri delle case popolari o economiche.

Per le costruzioni di alberghi popolari e dormitori pubblici, fatte da Comuni e da Enti morali, l'esenzione dalle imposte sui fabbricati è pure di venti anni.

Qualora alla scadenza del ventennio, di cui al primo comma del presente articolo, sia accertato il loro deprezzamento, nella misura e nella forma del successivo art. 42, le case popolari o economiche iniziate entro un anno dal 1° gennaio 1921 e completate entro il 30 giugno 1923 godranno dell'esenzione per altri cinque anni.

Perdita della concessione nei riguardi tributari.

Art. 35.

Qualora, per trasformazione o ingrandimento, la casa perda il carattere di popolare o economica, le concessioni nei riguardi tributari cesseranno di pieno diritto dal giorno in cui siano accertate le trasformazioni e gli ingrandimenti.

Qualora la Società per le case popolari, o coloro ai quali le case sono state assegnate, le destinassero a fini differenti da quelli indicati nel presente decreto, si intenderanno rispettivamente cessate le concessioni loro accordate nei riguardi tributari, e le imposte e le tasse condonate saranno senz'altro ripetibili dall'erario con privilegio tanto sul patrimonio della Società, quanto sulle case assegnate ai compratori, salvi i diritti dell'Istituto mutuante, che avranno la precedenza anche sui privilegi attribuiti all'erario da questo articolo.

TITOLO II.

Case popolari costruite da industriali e case rurali.

Esenzione dall'imposta e dalle sovraimposte delle case popolari costruite da industriali e case rurali.

Art. 36.

La esenzione di cui all'art. 34 del presente decreto è estesa, con le norme e con le guarentigie che saranno fissate dall'autorità politica provinciale alle case popolari costruite da industriali, da proprietri e conduttori di terre o da essi vendute in ammortamento semplice o assicurativo, ovvero date in affitto ai propri dipendenti impiegati, operai, coltivatori.

Fabbricati rurali.

Art. 37.

I fabbricati rurali e cioè le costruzioni rurali coi loro accessori e le aree dagli stessi occupate saranno esenti dalle imposte erariali e sovraimposte di ogni genere (addizionali) quando appartengano allo stesso proprietario dei terreni cui servono e siano destinate all'abitazione di coloro che attendono col proprio lavoro alla manuale coltivazione della terra.

La esenzione dalla imposta spetterà nei limiti ed alle condizioni previsti all'art. 42, che vengono applicati alle suddette costruzioni.

La presidenza del Consiglio dei ministri (Ufficio centrale per le nuove Provincie) di concerto col ministro delle finanze e dell'agricoltura fisserà le modalità relative all'applicazione di questo articolo.

Mutui per fabbricati rurali.

Art. 38.

Per agevolare la costruzione dei fabbricati rurali o il loro adattamento a migliori condizioni igieniche, gli Istituti di cui all'art. 1 sono autorizzati a concedere prestiti ammortizzabili nei limiti e alle condizioni da stabilirsi dall'autorità politica provinciale.

Tali prestiti saranno garantiti da ipoteca sui fabbricati e sull'area da essi occupata.

Se l'area sia ipotecata, in caso di espropriazione o di vendita in via eccezionale il mutuante potrà, senza pregiudizio della efficacia della iscrizione ipotecaria a proprio favore, far separare dal prezzo la parte corri-

spondente alle costruzioni, sino alla concorrenza della minor somma fra lo speso e il migliorato.

Le somme dovute agli Istituti mutuanti, per ammortamento di capitale, per interessi e accessori, saranno riscosse secondo le forme e con i privilegi consentiti per la riscossione delle imposte dirette nelle nuove Provincie.

TITOLO III.

Provvedimenti per agevolare la costruzione ed il trasferimento di proprietà di altri edifici ad uso di abitazione, case di abitazione costruite entro un quinquennio.

Art. 39.

Alle case di abitazione, che saranno costruite entro un quinquennio dalla entrata in vigore del presente decreto, sono applicabili le esenzioni e riduzioni previste negli articoli seguenti.

Riduzione di tasse per case nuove e per le compre-vendite.

Art. 40.

Per le compre-vendite che saranno stipulate dopo la pubblicazione del presente decreto, la tassa di trasferimento con relativa addizionale e le eventuali imposte sull'aumento di valore degli immobili sono ridotte ad un quarto della misura ordinaria limitatamente al primo trasferimento che avvenga non oltre quattro anni dal giorno in cui la casa è stata dichiarata abitabile o che sia stata effettivamente abitata.

La stessa riduzione è estesa alle tasse di iscrizione, alle tasse percentuali e graduali relative alle ipoteche assunte dall'acquirente ed ai mutui da esso contratti per l'estinzione totale o parziale del prezzo, e stipulati contestualmente o nel termine di quattro anni dalla data del contratto di compra-vendita.

Riduzione di tasse per le compre-vendite di aree fabbricabili e pei prestiti per nuove costruzioni.

Art. 41.

Le ordinarie tasse di trasferimento, addizionali ed imposta sull'aumento di valore dovute sulle compre-vendite di aree fabbricabili e le ordinarie tasse percentuali o graduali dovute sui contratti a prestito per la costruzione di case o per l'iscrizione o cancellazione delle relative ipoteche saranno ridotte alla misura di favore di cui al presente articolo, quando sulle aree

fabbricabili siano costruite ed ultimate le case nel termine previsto dall'art. 39. La presente disposizione è applicabile agli acquisti di aree e ai prestiti che saranno stipulati dopo la pubblicazione del presente decreto.

Il rimborso dell'eccedenza di tasse dovrà essere richiesto nel termine di decadenza di sei mesi dalla data di dichiarazione di abitabilità .

E' pure ammesso il rimborso parziale delle tasse in proporzione della estensione del suolo sul quale furono in parte eseguite ed ultimate le nuove costruzioni di case ,e della area adiacente per una estensione non maggiore del doppio dell'area coperta dal fabbricato.

Esenzione e riduzione dalle imposte e dalle sovrimposte.

Art. 42.

Le case di abitazione, escluse quelle di lusso, la cui costruzione si è iniziata entro un anno dal 1° gennaio 1921 e completata entro il 30 giugno 1923 godono per dieci anni della esenzione dalle imposte e sovraimposte di cui all'art. 34.

La esenzione sarà inoltre prorogata d'un congruo numero di anni, tenendo conto dell'eventuale deprezzamento dell'immobile che si verifichi per mutate condizioni di mercato alla scadenza dei dieci anni predetti.

Chiunque intenda, col beneficio sopra accennato garantirsi dalla temuta alea delle svalutazioni, dovrà entro sei mesi dall'inizio dei lavori darne avviso all'autorità provinciale di finanza.

La stessa curerà che, a mezzo di funzionari tecnici dello Stato venga accertato il costo di costruzione del fabbricato in base ai prezzi correnti per gli elementi principali della costruzione.

L'accertamento avrà luogo in contradditorio con il proprietario ed i suoi incaricati ed in caso di divergenze deciderà in modo definitivo l'autorità politica provinciale, contro la cui decisione non è ammesso reclamo.

Alla scadenza dei dieci anni di esenzione chi sarà in quel momento proprietario del fabbricato potrà chiedere all'autorità provinciale di finanza. che si eseguisca il nuovo accertamento; e questo avrà luogo nei modi e nelle forme di cui sopra, tenendo distintamente conto delle variazioni avvenute negli elementi principali del costo di costruzione e del valore locativo degli immobili alla scadenza predetta.

Quando sia dall'una sia dall'altra delle nuove valutazioni, risulti che lo stabile è deprezzato di almeno un quinto in confronto del primitivo accertamento sarà prorogata l'esenzione dalle imposte e sovraimposte per un secondo decennio.

La proroga potrà essere a suo tempo, rinnovata per altri cinque anni sempre che si accerti, con le stesse norme, che persista un deprezzamento dello stabile di almeno un quinto in confronto al primitivo apprezzamento compiuto al momento della costruzione.

Agli effetti delle proroghe non si terrà conto nel determinare il nuovo

valore dell'edifizio, del deprezzamento dovuto a trascurata manutenzione, ed a sinistri o danni; nè dei miglioramenti arrecati dai lavori straordinari dopo la costruzione.

Non perderanno il beneficio dell'esenzione i fabbricati quando il pianterreno e il sotterraneo siano adibiti o affittati per bottega, magazzino, esercizi industriali, cantina e simili purchè il reddito effettivo o presunto dei locali a pianterreno o sotterranei non sia superiore ad un quarto del reddito dell'intero fabbricato. In caso diverso la esenzione rimarrà limitata alla sola porzione destinata ad affitto per uso di abitazione.

La Presidenza del Consiglio dei ministri (Ufficio centrale per le nuove Provincie) è autorizzata ad emanare, su proposta delle autorità politiche provinciali, di concerto coi ministri dell'industria e del commercio e delle finanze, le disposizioni tutte occorrenti per l'attuazione delle norme contenute nel presente articolo.

Riduzione di tasse sui contratti di appalto.

Art. 43.

La tassa graduale o quella eventuale di registro sui contratti di appalto per costruzioni, ampliamenti e restauro di case ed altri fabbricati, ad uso di abitazione, è ridotta ad un quarto della misura normale, e trattandosi di contratti per scrittura privata, la riduzione ha luogo solo quando la presentazione pel pagamento immediato (virtuale) della tassa (denuncia all'ufficio di commisurazione o delle imposte), e il pagamento della tassa seguano nei termini di legge.

La riduzione alla misura di favore non è ammessa per le scritture private senza data o con la data in qualunque modo alterata ed ai contraenti incombe l'obbligo di provare la data della stipulazione del contratto mediante attestazione notarile dell'avvenuta sottoscrizione.

Riduzione della tassa sulle compre-vendite in seguito a precedente trasferimento. Agevolazioni doganali e fiscali.

Art. 44.

E' ridotta a metà l'ordinaria tassa di trasferimento con le relative addizionali ed eventualmente ove sussista anche l'imposta sull'aumento di valore degli immobili, dovuta sulle compre-vendite di case, stipulate entro il triennio da un precedente trasferimento degli stessi beni a titolo oneroso. La riduzione è limitata al valore tassato nel precedente trasferimento.

Il Ministero delle finanze, d'accordo con quello dell'industria e commercio, può accordare l'esenzione dai dazi di importazione pei materiali di costruzione che servano a case di abitazione nelle nuove Provincie, escluse quelle di lusso, da iniziarsi entro un anno dal 1° gennaio 1921 e da comple-

tarsi entro il 30 giugno 1923 in conformità alle modalità e cautele che saranno emanate per le altre Provincie del Regno.

Agli atti ed alle operazioni dirette a raggiungere gli scopi contemplati dal presente decreto, ove debbono essere assoggettati alle leggi fiscali vigenti nei vecchi territori del Regno, saranno applicate le esenzioni e riduzioni di tasse ed imposte portate dal testo unico approvato con R. decreto-legge 30 novembre 1919, numero 2318, modificato dal R. decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 16.

TITOLO IV.

Commissione centrale - Comitati per le case popolari - Vigilanza.

Commissione centrale - Comitato ed ufficio permanente.

Art. 45.

Le autorità politiche provinciali potranno delegare, per la rispettiva regione, alla Commissione centrale per le case popolari e per l'industria edilizia, con sede a Roma, un proprio rappresentante, dopo aver sentito le associazioni degli ingegneri ed architetti, le organizzazioni industriali e le organizzazioni operaie in materia edilizia.

Attribuzioni della Commissione centrale.

Art. 46

La Commissione centrale per le case popolari o economiche e per le industrie edilizie istituita presso il Ministero dell'industria e del commercio, si metterà in rapporto coi Comitati regionali di cui all'artcolo seguente.

Comitati regionali.

Art. 47.

Nelle nuove Provincie saranno costituiti, a cura dell'autorità politica provinciale, Comitati per le case popolari composti di rappresentanti in numero non minore di cinque e non maggiore di nove membri, scelti fra le persone che si occupano di cooperazione, di edilizia o di igiene con una rappresentanza di organizzazioni operaie. Ove esista un Istituto autonomo per le case popolari, il suo Consiglio d'amministrazione potrà essere incaricato delle funzioni di Comitato regionale a norma del presente decreto.

Le autorità politiche provinciali daranno comunicazione della costituzione dei Comitati alla presidenza del Consiglio dei ministri (Ufficio gen-

trale per le nuove Provincie) che ne informerà il Ministero per l'industria e per il commercio.

La sede dei Comitati sarà determinata dalle autorità politiche provinciali.

Attribuzioni dei Comitati regionali - Ricorso contro l'autorità di imposta.

Art. 48.

I Comitati regionali hanno il compito d'incoraggiare la costituzione di Società per case popolari, le costruzioni di case sane ed a buon mercato, sia da parte di privati che di Società, per la locazione o la vendita a persone poco agiate, di promuovere l'igiene delle case.

E' deferita ai Comitati regionali l'approvazione preventiva dei progetti di case popolari o economiche che devono essere costruite nell'ambito della loro circoscrizione da Istituti o da Cooperative. Il Comitato ha anche facoltà di sorvegliare la esatta esecuzione dei progetti e di assicurarsi della buona tenuta delle case sia da parte dei proprietari, sia degli inquilini.

In particolare spetta al Comitato regionale per le case popolari, di accertare se le case popolari o economiche rispondano alle condizioni di legge rilasciando un apposito certificato da presentare all'autorità di imposta.

Qualora l'autorità di imposta ritenga che non sussistano le condizioni richieste per le case popolari o economiche, comunicherà all'interessato questa sua decisione motivata, contro la quale potrà presentarsi ricorso in via amministrativa, all'autorità politica provinciale.

Comitati locali.

Art. 49.

Nei Comuni ove si costruiscono case popolari o economiche possono essere istituiti Comitati locali con le funzioni di cui al primo comma dell'articolo precedente.

Vigilanza.

Art. 50.

Alle autorità politiche provinciali è demandata la vigilanza sulla applicazione della presente legge, che dovrà essere esercitata anche mediante ispezioni sulle Società ed Enti per costruzioni di case popolari ed economiche.

TITOLO V.

Enti morali e Società cooperativo preesistenti al presente decreto.

Art. 51.

Le disposizioni contenute nel presente decreto sono applicabili anche agli Enti morali ed alle Società cooperative costituite legalmente prima della pubblicazione del presente decreto, purchè si conformino alle norme in esso stabilite.

Norme esecutive.

Art. 52.

Le norme per l'esecuzione del presente decreto saranno stabilite dalle autorità politiche provinciali e dovranno essere approvate dalla presidenza del Consiglio dei ministri (Ufficio centrale per le nuove Provincie), sentito il Ministero dell'Industria e del commercio.

Mutui della Cassa depositi e prestiti e contributi dello Stato.

Art. 53.

Entro sei mesi dalla pubblicazione del presente decreto, sarà provveduto ad autorizzare e disciplinare la concessione di mutui da parte della Cassa dei depositi e prestiti per la costruzione di case popolari o economiche nelle nuove Provincie e la concessione di un contributo da parte dello Stato nel pagamento degli interessi sui mutui anzidetti e su quelli di cui all'art. 1.

Disposizioni finali.

Art. 54.

Nei riguardi delle nuove costruzioni sono abrogate le disposizioni contrarie al presente decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convetito in legge, ed andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 febbraio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — ALESSIO — FACTA — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 14 *marzo* 1921, *n.* 445, *che affida al Servizio approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato il ricevimento e le vendite dei materiali e delle merci da ottenere dagli stati ex nemici in conto riparazioni* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto-legge 20 gennaio 1920, n. 51, che autorizza il Governo a dare esecuzione al Trattato di pace concluso a Versaglia fra l'Italia e la Germania;

Vista la legge 26 settembre 1920, n. 1322, relativa all'approvazione del Trattato di pace concluso fra l'Italia e l'Austria a San Germano ed all'annessione al Regno dei territori attribuiti all'Italia;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro del tesoro, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro per l'interno, col ministro degli affari esteri, col ministro dell'industria e commercio, col ministro per l'agricoltura, col ministro dei lavori pubblici e col ministro delle terre liberate;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' istitutito presso il Ministero del tesoro un Comitato interministeriale presieduto dal ministro del tesoro e composto dai ministri degli affari esteri, dell'industria e commercio, dell'agricoltura, delle terre liberate e dei lavori pubblici, per stabilire i programmi definitivi delle materie prime, materiale da costruzione,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 aprile 1921, n. 93.

bestiame e ogni altra merce da ottenere dagli Stati ex-nemici, in conformità dei trattati di pace, in conto delle riparazioni dei danni di guerra.

In caso di impedimento e di assenza i ministri potranno delegare speciali loro rappresentanti.

Il Comitato interministeriale ha la vigilanza sulle consegne e sulle vendite dei materiali e delle merci predette.

Art. 2.

Lo studio e la formazione dei programmi di cui all'art. 1, il ritiro, il ricevimento in consegna, il trasporto, la custodia e la vendita delle forniture vengono affidate alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato — Servizio approvvigionamenti — che provvederà a sua cura alla organizzazione relativa.

Art. 3.

Il Servizio approvvigionamenti presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato avrà facoltà di addivenire alla stipulazione definitiva dei contratti di vendita, fissando il prezzo e le altre condizioni, con deroga alle norme della legge e del regolamento di contabilità generale dello Stato.

Per le vendite superiori alle lire 500,000 e per le vendite sottocosto sarà necessaria la previa approvazione del Comitato interministeriale.

Il Servizio approvvigionamenti predetto potrà, inoltre, sentito il Comitato, promuovere la formazione di consorzi aventi personalità giuridica incaricati della ripartizione delle merci e materiali disponibili e compensati con una percentuale sugli incassi, oppure direttamente acquirenti per proprio conto delle dette merci e materiali.

Art. 4.

Il Servizio approvvigionamenti predetto istituirà per la gestione che gli è affidata, le necessarie registrazioni intese a far conoscere in qualunque momento lo stato della gestione stessa.

Un conto riassuntivo della gestione annuale dovrà allegarsi al rendiconto generale consuntivo, previa approvazione del Comitato interministeriale.

Art. 5.

Il ministro del tesoro, agli effetti della vigilanza sulle entrate dello Stato e nei riguardi del conto generale delle riparazioni, eserciterà, nei modi ritenuti opportuni, il riscontro finanziario e contabile sulle operazioni relative alla vendita. All'uopo la Direzione generale delle ferrovie dello Stato — Servizio approvvigionamenti — gli rimetterà, volta per volta, copia degli elenchi dei materiali assegnatile per la vendita dal Comitato interministeriale e mensilmente una distinta dei materiali alienati, compresi quelli ceduti all'Amministrazione dello Stato.

Art. 6.

Con decreti del ministro del tesoro verranno stanziati, nello stato di previsione per la spesa delle ferrovie dello Stato, i fondi occorrenti e saranno stabilite le norme per la esecuzione del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 marzo 1921.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — FACTA — SFORZA — ALESSIO — MICHELI — PEANO — RAINERI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 24 *marzo* 1921, *n.* 431, *che rende definitiva la validità di taluni decreti Luogotenenziali recanti provvedimenti di tariffe di trasporto sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Viste le tariffe e condizioni pei trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visti i decreti Luogotenenziali 7 aprile 1917, n. 606; 26 agosto 1917, n. 1403; 26 maggio 1918,, n. 727 e 4 luglio 1918, n. 963;

Visto il Nostro decreto 3 febbraio 1921, n. 132;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Atr. 1.

La validità dei decreti Luogotenenziali 7 aprile 1917, n. 606, 26 agosto 1917, n. 1403; 26 maggio 1918, n. 727 e 4 luglio 1918, n. 963, già prorogata fino al 15 marzo 1921 col R. decreto 3 febbraio 1921, n. 132, è resa definitiva.

Art. 2.

Il presente decreto avrà vigore dal 16 marzo 1921 e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 aprile 1921, n. 94.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 marzo 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — MEDA — ALESSIO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO-LEGGE 27 *marzo* 1921, *n.* 427, *che proroga talune disposizioni della legge* 8 *luglio* 1904, *n.* 351, *e di quella* 12 *marzo* 1911, *n.* 258, *contenenti provvedimenti per il risorgimento economico della città di Napoli* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Viste le leggi 8 luglio 1904, n. 351, e 12 marzo 1911, n. 258, recanti provvedimenti pel risorgimento economico della città di Napoli.

Ritenuto che, per lo stato di guerra, i cui effetti in parte ancora perdurano, la città di Napoli non ha potuto risentire i benefici, che dovevano derivarle dall'attuazione delle citate leggi;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro delle finanze, d'accordo col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno e coi ministri del tesoro e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 aprile 1921, n. 94.

Atr. 1.

Il periodo di godimento dei privilegi tributari stabiliti dagli articoli 7, 8, 12, 13 e 14 della legge 8 luglio 1904, n. 351, prorogato con l'articolo 6 della legge 12 marzo 1911, n. 258 sino al 4 aprile 1921, è prorogato ulteriormente sino al 31 marzo 1922.

Art. 2.

E' del pari prorogata sino al 31 marzo 1922, l'efficacia della facoltà data al Governo in ordine alla costruzione ed alla riparazione del materiale ferroviario di cui agli articoli 16 della legge 8 luglio 1904, n. 351 e 7 della legge 12 marzo 1911, n. 258.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 marzo 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — FACTA — PEANO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 3 *aprile* 1921, *n.* 421, *che stabilisce norme circa l'ammortamento di mutui per costruzioni edilizie* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Regio decreto (testo unico) 2 gennaio 1913, n. 453, sulla Cassa depositi e prestiti e gestioni annesse;

Visto il relativo regolamento 23 marzo 1919, n. 1058;

Visto il Regio decreto-legge (testo unico) 30 novembre 1919, n. 2318, per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia;

Viste le successive disposizioni emanate su tale materia;

Veduto il parere emesso dal Consiglio permanente di amministrazione della Cassa depositi e prestiti con deliberazione presa in adunanza del 26 marzo 1921;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Quando al socio di una Cooperativa tra impiegati dello Stato per costruzioni di case economiche a proprietà individuale, la quale sia mutuataria della Cassa depositi e prestiti, succedano nella proprietà della casa a lui assegnata i suoi eredi ai sensi del diritto comune, le annualità di ammortamento della quota di mutuo attribuita al detto socio dovranno — ferma restando l'ipoteca scritta — essere versate dagli eredi stessi alla Cassa mutuante a rate mensili in apposito conto corrente infruttifero da istituirsi presso la Cassa depositi e prestiti al nome di ciascuna Cooperativa.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 aprile 1921, n. 95.

Le singole rate dovranno essere versate alla fine di ogni mese sia direttamente al tesoriere centrale, cassiere della Cassa depositi e prestiti, sia presso le Sezioni di Regia tesoreria provinciale, le quali provvederanno a trasmetterle alla tesoreria centrale mediante vaglia del tesoro.

Saranno omesse le operazioni di ritenuta sullo stipendio di soci di Cooperative mutuatari e della Cassa depositi e prestiti quando le rate mensili da essi dovute siano versate con le modalità di cui al presente articolo anticipatamente, almeno entro la prima decade del mese precedente quello di scadenza.

In ogni caso però lo stipendio deve intendersi vincolato a tutti gli effetti di legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

DECRETO MINISTERIALE 15 *aprile* 1921, *col quale viene aumentato il limite della somma in valuta italiana che i viaggiatori possono portare recandosi all'estero* (1).

IL MINISTRO DEL TESORO

Veduto il decreto Luogotenenziale del 30 giugno 1918, n. 882;

DECRETA:

Art. 1.

Il limite di cui all'art. 1 del citato decreto, è elevato da lire millecinquecento a lire duemilacinquecento.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 aprile 1921, n. 91.

Art. 2.

Restano ferme le speciali disposizioni sancite col decreto Ministeriale 26 giugno 1920.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 15 aprile 1921.

Il Ministro: BONOMI.

COMUNICATO

AGENTI DESTITUITI E LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
TESTA Matteo (175642) . . .	Manovale in prova	Condannato a due anni ed un mese di reclusione, per correità in furto di un collo tessuti, commesso allo scalo ferroviario di Battipaglia la notte dal 21 al 22 maggio 1918. (Sentenza 15 aprile 1920 della Corte d'Appello di Napoli).
CODEGONI Riccardo (174289)	Cantoniere	Condannato a 4 mesi di reclusione, per furto mattonella di carbone, commesso in Milano il 26 febbraio 1920. (Sentenza 16 aprile 1920 del Tribunale di Milano).
CHIAPPA Luigi (102239). . .	Deviatore	Condannato a 4 mesi di carcere duro, per furto di lardo alla stazione di Divaca il 28 maggio 1919. (Sentenza 5 settembre 1919 del Tribunale provinciale di Trieste).
TONIOLO Antonio (188196) .	Manovale in prova	Condannato a 4 mesi di reclusione, per furto di scatole sardine, allo scalo ferroviario di Mestre il 5 marzo 1920. (Sentenza 9 luglio 1920 del Tribunale di Venezia).
VIGLIONE Carlo (108422) . .	Deviatore	Condannato a 3 mesi di carcere duro, per furto di un portafoglio con 300 lire, commesso in Trieste il 17 giugno 1919. (Sentenza 25 luglio 1919 del Tribunale provinciale di Trieste).

Segue *Comunicato.*

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
CONTE Gino (183391)	Manovale in prova	Condannato all'arresto rigoroso di 3 giorni, per furto paletot il 10 agosto 1919 a Tarvisio. (Sentenza 15 agosto 1919 del Giudice distrettuale di Tarvisio).
DE NATALE Santo (172210)	Manovratore	Condannato a 10 giorni di reclusione, per furto di vino allo scalo ferroviario di Brindisi nel febbraio 1919. (Sentenza 14 aprile 1919 della Pretura di Brindisi).

Ordine di servizio N. 60.

Servizio di corrispondenza con le tramvie Ferrara-Codigoro ed Ostellato-Comacchio-Porto Garibaldi.

Dal giorno 1° maggio 1921 le spedizioni in servizio di corrispondenza destinate alle stazioni delle tramvie Ferrara-Codigoro ed Ostellato-Comacchio-Porto Garibaldi *non possono essere gravate di assegno.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 61.

Servizio merci a Milano Porta Romana.

La Società Gas e Coke Milano è subentrata alla Società Union de Gas nella concessione del raccordo con la stazione di Milano Porta Romana.

Di conseguenza nel « Prontuario generale delle distanze chilometrice fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), in calce alla pagina 36, alla nota (9) devesi depennare il nome della Società « Union des Gas » ed aggiungere quello della Società « Gas e Coke Milano ».

Ordine di servizio N. 62.

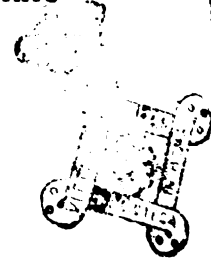
Provvedimenti per facilitare l'esecuzione dei lavori e delle provviste.

(Vedi Ordini di servizio n. 309-1914, 30, 274 e 335-1915 e 136-1916).

Il Consiglio di amministrazione nella seduta del 7 aprile 1921 ha approvato che siano prorogate a tutto il 31 dicembre 1921 le disposizioni di cui al punto II dell'ordine di servizio n. 309-1914 riguardante provvedimenti per facilitare, a deroga delle vigenti norme, l'esecuzione dei lavori e delle provviste per conto delle ferrovie dello Stato, provvedimenti che emanati in via provvisoria per tutta la durata della guerra, vennero a decadere in forza dell'art. 1 del R. D. 30 settembre 1920, n. 1389, il quale dichiarò cessato ad ogni effetto, col 31 ottobre stesso anno, lo stato di guerra.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con decreto del 31 marzo 1921 del Ministero della guerra è stata riammessa a fare offerte, per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni, la ditta Luigi Rinaldi di Firenze e per essa il signor Luigi Rinaldi fu Rinaldo, stata esclusa dalle dette contrattazioni con decreto del 16 gennaio 1915, n. 80, come da pubblicazione fatta sul *Bollettino ufficiale* n. 6 dell'11 febbraio 1915.

Il Direttore Generale
C. CROVA.

Errata-corrige

A pagina 207 del *Bollettino ufficiale* n. 15-1921 l'ultimo capoverso dell'art. 23 dell'ordine di servizio n. 56 deve leggersi nel seguente modo:

« Nel caso che l'animale venisse fornito dall'Amministrazione ne sarà addebitato il prezzo all'agente interessato da scomputarsi con trattenute mensili di lire 30 ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 18 — 5 MAGGIO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(6582) Roma, 1921 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 21 *aprile* 1921, *n.* 520 *relativo alla validità dei biglietti gratuiti di viaggio rilasciati agli onorevoli senatori e deputati* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 9 luglio 1908, n. 406, riguardante concessioni di viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato;

Visto il regolamento per l'esecuzione della legge predetta, approvato col Nostro decreto 26 novembre 1908, n. 804;

Udito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

A deroga di quanto è disposto dall'art. 11, primo capoverso del regolamento sopracitato, i biglietti gratuiti di viaggio rilasciati, in base all'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 406, ai senatori e deputati per il secondo anno della XXV legislatura hanno validità fino al 30 giugno 1921.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

---

(1) Bubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 28 aprile 1921, n. 100.

DECRETO MINISTERIALE 4 *maggio* 1921 *che fissa agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci, la lunghezza del tronco Favara-Girgenti della linea e scartamento ridotto Girgenti-Favara-Naro.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto l'art. 43 della Legge 7 luglio 1907, n. 429;

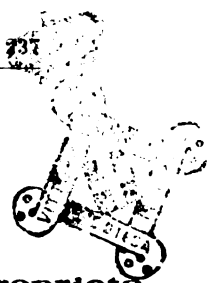
Vista la deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nell'adunanza del 13 aprile 1912, relativa al computo delle distanze tassabili pei tronchi con dentiera delle Ferrovie complementari Sicule;

Su proposta del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci, la lunghezza del tronco Girgenti-Favara della linea a scartamento ridotto Girgenti-Naro, è fissata in km. 12.

Roma, li 4 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

COMUNICATI

AGENTI DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
VISENTI Pietro (87693)	Manovratore	Condannato ad 8 mesi di reclusione, per correità in tentato furto di merci alla stazione di Alessandria l'8 luglio 1920. (Sentenza 8 ottobre 1920 della Corte di Appello di Alessandria).
PICOLLO Bartolomeo (176973) . . .	Manovale	Condannato a 12 mesi di reclusione, per correità in furto formaggio al Magazzino di Arquata Scrivia la notte dal 23 al 24 maggio 1919. (Sentenza 27 maggio 1920 della Corte di Appello di Casale).
CASALE Giovanni (206328)	Manovale in prova	Condannato a quattro mesi e 15 giorni di reclusione, per furto biglietti di viaggio a Settimo Torinese anteriormente al 1° dicembre 1919. (Sentenza 1 maggio 1920 del Tribunale di Torino)
RONCUCCI Amedeo (131804)	Operaio di 3ª cat.	Condannato a quattro mesi di reclusione, per furto di scorci verghe di bronzo e di cordicella, all'officina ferroviaria di Siena il 27 agosto 1920. (Sentenza 9 dicembre 1920 del Tribunale di Siena).
SAVARE Severo Santo (102313). . .	Deviatore	Condannato a 5 mesi e 25 giorni di reclusione, per correità in furto di pacchi seterie e per porto abusivo di arma, allo scalo di Rogoredo il 16 aprile 1920. (Sentenza 6 ottobre 1920 della Corte di Appello di Milano).
SALETTI Emilio (173071).	Manovale	Condannato a 6 mesi di reclusione, per furto pezzi di terraglia e di altri oggetti, alla stazione di Rivarolo Ligure, da epoca imprecisata all'11 febbraio 1920. (Sentenza 14 maggio 1920 della Corte di Appello di Genova).

Esami di concorso a posti di Capo squadra operai nel ruolo del personale tecnico ed operaio delle officine veicoli fra operai di 1ª categoria fucinatori, tornitori, stagnai e fonditori.

(Art. 112 del Regolamento del personale)

E' indetto un esame di concorso per:

N. 4 posti di Capo squadra operai fucinatori;

N. 3 posti di Capo squadra operai tornitori;

N. 2 posti di Capo squadra operai stagnai;

N. 3 posti di Capo squadra operai fonditori.

Il concorso avrà luogo in base all'art. 112 del Regolamento del personale, con le norme approvate dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920, pubblicate nel Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato, n. 44 del 28 ottobre 1920.

Al concorso potranno prender parte gli operai di 1ª categoria dei mestieri suindicati che abbiano compiuto, alla data del presente avviso, non meno di due anni di servizio nelle Officine veicoli e nei mestieri suddetti.

Potranno pure esservi ammessi gli operai di 2ª categoria dei mestieri suindicati pei quali sia in corso la proposta di promozione ad operai di 1ª categoria con decorrenza 1º gennaio 1921.

A termini dell'art. 122 del Regolamento del personale non potranno essere ammessi al concorso gli operai che alla data del presente avviso abbiano superata l'età di 45 anni e che non abbiano compiuto 5 anni di servizio nel grado di operaio, tenuto calcolo anche del servizio prestato come avventizio di cui all'articolo 61 del Regolamento del personale, comma 2º.

A sensi dell'art. 129 del Regolamento del personale, i vincitori del concorso devono compiere, prima della promozione, a misura che si rendano vacanti i posti da coprire, un periodo di esperimento della durata effettiva di sei mesi nelle funzioni superiori.

Gli operai che si trovino nelle condizioni volute e che intendano partecipare al concorso dovranno presentare apposita domanda non più tardi del 31 maggio 1921.

Ai concorrenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei Capi delle officine, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Ordine di servizio N. 63.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Favara-Girgenti della linea complementare a scartamento ridotto Girgenti-Naro.

Il giorno 8 maggio 1921 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Girgenti-Favara della linea a scartamento ridotto Girgenti-Naro, e sarà provvisoriamente esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, venendo compreso nella rete delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia).

I. — *Descrizione del tronco.*

Il tronco Girgenti Favara si innesta nella stazione di Girgenti alla linea Roccapalumba-PortoEmpedocle e termina alla stazione di Favara

E' a scartamento ridotto con binario della larghezza di metri 0,95; la sua lunghezza è di km. 7 + 821 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Girgenti e Favara e la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 290 oltre l'asse di quest'ultima stazione, risulta di km. 8 + 111.

Fra le suddette due stazioni non vi è altra stazione intermedia o fermata.

Il binario fra le progressive 3 + 300 e 5 + 195, è armato con rotaia centrale dentata sistema Strub.

Il tronco nei tratti ad armamento ordinario ha una pendenza massima del 25 % e nei tratti a dentiera ha la pendenza del 75 %. Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono 49 opere di arte, le più importanti delle quali sono: viadotto a 4 luci di m. 8 ciascuna alla progressiva 1 + 113, viadotto a 5 luci di m. 12 alla progressiva 1 + 635,43, viadotto a 7 luci di m. 12 ciascuna sul torrente Mandara, alla progressiva 3 + 361.

Vi sono due gallerie: quella delle Fornaci fra il Km. 0 + 618

e il Km. 0 + 755, e quella della Marne fra il Km. 1 + 305 e chilometro 1 + 450.

Nel tronco vi sono 4 case cantoniere doppie e 9 passaggi a livello aperti, muniti di tabelle monitorie.

Circuito telefonico allacciato con le stazioni di Favara e Girgenti.

II. — *Descrizione delle stazioni.*

Stazione di Favara. Stazione con fabbricato viaggiatori al Km. 7 + 521 a sinistra progredendo da Girgenti.

Binari di corsa: due compresi fra le progressiva Km. 7 + 408 e 7 +708, corrispondenti alle quote dei deviatoi estremi, della lunghezza utile di m. 250.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco.

III. — *Dipendenza.*

All'esercizio del tronco provvede, sotto la dipendenza del Capo Compartimento di Palermo, l'ingegnere Capo di Esercizio delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia) con le norme stabilite dall'ordine di servizio n. 175-1911 e dall'ordine generale n. 3-1915.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio sanitario Compartimentale di Palermo.

Per le forniture di magazzino il tronco apparterrà al gruppo 20° (ferrovie secondarie gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini approvvigionamento di cui all'ordine di servizio n. 392-1914.

IV. — *Esercizio.*

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui agli ordini di servizio n. 323-1915 e n. 19-1916.

V. — *Servizi ai quali sono abilitate le stazioni*

La stazione di Favara, salvo quanto è detto al seguente punto X. sarà abilitata a tutti i servizi.

I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre o per oltre

Girgenti saranno effettuati in base alle norme di cui l'allegato C all'ordine di servizio n. 249-1912, all'O. S. n. 189-1913 ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe compresi il diritto speciale di cui l'art. 4 del R. decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2159 e gli aumenti di cui al R. decreto-legge 29 ottobre 1920, n. 1523 inserito nel *Bollettino ufficiale* n. 46 dell'11 novembre 1920, e l'addizionale di lire 0,05 di cui al punto 209 Bollettino commerciale n. 19-1920.

VI. — *Distanze chilometriche — Pubblicazioni.*

La distanza chilometrica tassabile fra le stazioni di Favara e Girgenti è fissata in Km. 12.

Nell'allegato A al presente ordine di servizio sono riportate le aggiunte che devono essere introdotte nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » nel fascicolo « Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo » (edizione 1° maggio 1915), e nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo (edizione 17 febbraio 1916).

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Girgenti sono quelle indicate qui appresso, e stabilite in base alla tariffa ordinaria per viaggi con treni omnibus sulle linee a scartamento ridotto della Sicilia (risultanti dalla parte II del Prontuario 16 novembre 1920) da depurarsi del diritto speciale, che deve essere computato una sola volta sul prezzo complessivo del biglietto.

Da Favara a Girgenti 1ª classe L. 4.50 - 3ª classe L. 1.80.

I documenti di trasporto da presentarsi per le spedizioni in servizio locale del tronco da e per oltre Girgenti sono quelli in uso nella rete principale.

VII. — *Contabilità delle stazioni.*

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli Ordini di servizio n. 160-1909 e n. 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913, con la circolare n. 86-1913 e con l'ordine di servizio numero 26-1920.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno versati con unica distinta mod. R. 99 insieme a quelli della rete principale.

La stazione di Favara dovrà compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di Girgenti sulla linea a scartamento normale separati riassunti delle spedizioni a G. V. ed a P. V. e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze dalla linea a scartamento normale oltre Girgenti.

La stazione di Favara effettuerà il versamento alla Cassa compartimentale di Palermo ogni due giorni e verrà iscritta nell'elenco annesso all'Ordine di servizio n. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera *B*.

VIII. — *Gradi e composizione dei treni.*

Sul tronco di linea Favara-Girgenti saranno attivate giornalmente due coppie di treni viaggiatori.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

IX. — *Carte di libera circolazione.*

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono la stazione di Girgenti dovranno per l'anno in corso ritenersi valevoli anche per il tratto Girgenti-Favara.

X. — *Disposizione transitoria.*

Fino a nuovo avviso i treni sul tronco Girgenti-Favara faranno solo servizio viaggiatori, bagagli e posta, e la stazione di Favara sarà abilitata ai soli servizi viaggiatori e bagagli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 63-1921.*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pag. 29 di contro al nome della stazione di Girgenti esporre il richiamo (m) e a pie' della pagina stessa trascrivere la seguente nota:

« (m) Stazione di transito colla linea complementare a scartamento ridotto Girgenti-Naro ».

— nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico tracciare il nuovo tronco Girgenti-Favara;

— a pag. 103 nella tabella (125) Porto Empedocle-Palermo di contro al nome di « Girgenti » esporre il richiamo (4) ed a pie' della tabella stessa trascrivere la seguente nota:

« (4) Punto di diramazione per la linea complementare a scartamento ridotto Girgenti-Naro ».

— a pag. 104 aggiungere la seguente tabella:

(140) **GIRGENTI-NARO**

Girgenti			
12	Favara .		

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— a pag. 3 alle linee complementari sicule a scartamento ridotto aggiungere la linea « Girgenti-Naro » con l'indicazione della pag. 28;

— a pag. 10 fra i nomi di Fasano sul Garda e Favria Oglianico trascrivere il nome di « Favara » colla indicazione della pag. 28;

— a pag. 28 alle linee complementari sicule aggiungere « Girgenti-Naro ». nella testata del prospetto esporre - nella colonna 9 - l'indicazione della nuova stazione di transito di « Girgenti » e nel prospetto stesso, fra i nomi di Depupo Castronovo e Floristella, inserire:

Favara	Girgenti-Naro							12		G	A	P	VB	—

—	F					

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione marzo 1921) aggiungere nella sede opportuna :

Favara	FSS	unico

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato, ecc., che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pag. 45 fra i nomi di Falcone e Favarotta inserire :

Favara	3	3	2

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pag. 68 fra i nomi di Falcone e Favarotta inserire :

Favara (1)	—	135 12 *	142 12 *

Ordine di servizio N. 64.

Cambiamento di nome della stazione di Pofi Castro.

A datare dal 1° maggio 1921, la stazione di *Pofi Castro*, della linea Roma-Napoli, ha assunto la nuova denominazione di *Castro-Pofi Vallecorsa.*

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

a pagina 20, inserire fra i nomi delle stazioni di Castronovo di Sicilia e Castroreale Bagni quello di *Castro Pofi Vallecorsa*, riportando di fronte le indicazioni ora esistenti a pagina 45 per la stazione di Pofi Castro;

a pagina 45, cancellare il nome della stazione di Pofi Castro con tutte le relative indicazioni;

a pagina 95 (tabella 102), sostituire il nome della stazione di Pofi Castro con quello di *Castro Pofi Vallecorsa.*

Inoltre dovranno apportarsi modificazioni nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » 1° agosto 1918, nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali, ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916), nel fascicolo « Elenco delle stazioni, ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915), nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 65.

Invio correntale al personale di vigilanza.

In analogia a quanto è previsto per i treni facoltativi nell'articolo 10 p. 16 del R. C. T. e come già si pratica sulle linee ove è in esperimento la segnalazione di coda dei treni con due soli fanali prevista dall'O. S. 68-1919, si prescrive che possa essere omesso l'invio della correntale al personale di vigilanza su tutte le linee anche per i treni speciali compresi nell'orario di servizio od in circolari dichiarate far parte dell'orario, immediatamente susseguenti quelli che li hanno segnalati.

Pertanto dove non è in esperimento la segnalazione di coda con due fanali l'agente di vigilanza, che scorga ad un treno il segnale per uno speciale, deve ritenere che si effettui quello che, secondo le comunicazioni di servizio, segue immediatamente il treno segnalante.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 7, 10, 11, 32, 55, 56 *e* 57.

Ordine di servizio N. 66.

Estensione di servizio nella fermata di Cervignasco.

La fermata di Cervignasco, della linea Moretta-Saluzzo, già ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e merci a grande velocità con limitazione ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuno, a datare dal 1° aprile 1921 è stata abilitata ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni di peso fino a kg. 500 e costituite di colli non superanti il peso di kg. 100 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

— nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 10 di contro al nome della fermata di Cervignasco sostituire l'indicazione LG con LO-a;

— nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 21 di contro al nome della fermata di Cervignasco, nella colonna 8, sostituire il richiamo (3) di fianco alla lettera G con il richiamo (12) e nella colonna 10 esporre la lettera O col richiamo (12) riportando in calce alla pagina la corrispondente nota:

(12) Limitatamente alle spedizioni di peso fino a kg. 500 e costituite di colli non superanti il peso di kg. 100.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 17.

Revisione prezzi di vendita dei materiali residuati dalla guerra.

Come dalla circolare del Ministero della Guerra 12 febbraio 1921, n. 97, che per miglior norma qui appresso si trascrive, si è convenuto col Ministero stesso e con quello del Tesoro di procedere gradatamente, con l'intervento di Funzionari tecnici dell'Amministrazione ferroviaria, alla revisione dei prezzi di vendita dei materiali residuati dalla guerra fissati in passato dalle Commissioni Militari tecniche amministrative, per mettere i prezzi di base per la vendita in più esatta relazione con lo stato attuale dei materiali e con le presenti condizioni del mercato, avuto altresì riguardo alle difficoltà che, per ragioni diverse possono ostacolare l'alienazione a prezzo normale, di materiali per loro natura poco ricercati in commercio.

Allo scopo di rendere anzi più sollecite queste operazioni si è stabilito che gli Enti Militari, che hanno in consegna materiali alienabili, abbiano a rivolgersi, per la sopracennata revisione (quante volte non abbia già altrimenti disposto il Servizio Approvvigionamenti) direttamente ai Capi dei compartimenti ferroviari, nelle cui circoscrizioni si trovano materiali da periziare, restando bene inteso, a sensi della Circolare n. 97 del Ministero della Guerra, in data 12 febbraio u. s. che le vendite, salvo speciali disposizioni degli Uffici competenti, non dovranno essere sospese in attesa che i materiali siano visitati dall'incaricato tecnico delle ferrovie dello Stato.

Vedranno i Capi di Compartimento volta per volta, ed a seconda della natura e dell'importanza dei materiali da esaminare, quali funzionari tecnici del rispettivo Compartimento siano più indicati per tali incarichi, tenendo conto naturalmente dell'opportunità di destinare, a guadagno di tempo, Funzionari addetti ad impianti più vicini ai depositi dei materiali, e che potranno per speditezza prendere poi diretti accordi con gli Enti Militari per successive eventualità.

In casi speciali potranno gli stessi Capi di Compartimento rivolgere la richiesta ai Capi dei servizi tecnici ed all'Istituto Sperimentale quando, a loro giudizio, occorra l'intervento di Funzionari specializzati.

Le perizie dovranno essere redatte in doppio esemplare ed essere firmate dai componenti delle Commissioni Militari tecniche amministrative e dal Delegato delle Ferrovie. Una copia della perizia dovrà essere trattenuta dai consegnatari dei materiali; l'altra dovrà essere trasmessa al Servizio Approvvigionamenti - Ufficio alienazione materiali residuati dalla guerra.

Di massima, e salvo impedimenti di servizio, i Funzionari ferroviari dovranno periziare tutti i materiali alienabili esistenti nei magazzini, per modo che dopo il loro intervento le vendite possano procedere liberamente, vendendo all'evenienza anche in blocco il deposito periziato, a seconda del miglior interesse dell'Erario.

Resta inteso, in relazione del resto a quanto risulta dall'ultimo comma della Circolare del Ministero della Guerra, qui sotto riportata, che a richiesta degli Enti Militari i Funzionari delle Ferro-

vie potranno poi in seguito provvedere anche a ritocchi e variazioni dei prezzi stabiliti, quando ciò sia giustificato dalle mutate condizioni del mercato o dai risultati delle trattazioni di vendita esperite sulla base dei primitivi prezzi di perizia.

Rilevasi infine che nella determinazione dei prezzi di perizia i Funzionari tecnici delle Ferrovie dovranno procedere d'accordo con le Commissioni Militari tecnico amministrative anche per approfittare degli elementi di giudizio, che queste ultime hanno acquistato dalla esperienza locale dello svolgimento delle vendite eseguite per il passato, per modo da tenere calcolo, nell'interesse ultimo dell'Erario, come già si è accennato, oltrechè del valore effettivo ed intrinseco dei materiali, secondo il loro stato di conservazione, anche di tutte le circostanze contingenti — (inevitabili disfacimenti, grado relativo di ricerca da parte del mercato locale, trasporti, ecc.) — che possono consigliare di abbassare il prezzo di base, per non perdere tempo in trattative di improbabile riuscita e non protrarre la dannosa giacenza dei materiali.

Avvertesi poi che le presenti disposizioni non riguardano i rottami e gli altri materiali metallici, i cui prezzi sono già regolati da appositi listini determinati e riveduti periodicamente da una speciale Commissione centrale.

MINISTERO DELLA GUERRA

SEGRETARIATO GENERALE

Circolare N. 97. — **Disposizioni varie - Alienazione materiali residuati dalla guerra.**

12 febbraio 1921

Dispensa n. 7 del « Giornale Militare ufficiale » del 1921.

La Direzione Generale delle FF. SS. (Servizio Approvvigionamenti) ha fatto presente che le C. T. A. di diversi enti militari autorizzati a vendere materiali residuati dalla guerra, inesattamente interpretando le disposizioni contenute nei paragrafi 4 e 7 della circolare del *giornale militare* n. 698 del 4 dicembre 1920 (con la variante di cui alla circolare del *giornale militare* n. 26 del 13 gennaio u. s.) ritengono di poter esimersi, per vendite di partite di materiali d'importo inferiore alle 50.000 lire, dall'accettare l'intervento dei funzionari delegati delle FF. SS. che siano presso di esse inviati dalle medesime per la determinazione dei prezzi di stima e per la vigilanza sulla esecuzione delle vendite.

Ad evitare tale inconveniente, questo Ministero, di concerto col Ministero del Tesoro e con la Direzione Generale delle FF. SS. (Servizio Approvvigionamenti) avverte, che col passaggio alla predetta Direzione Generale delle FF. SS. del servizio delle alienazioni dei materiali residuati dalla guerra non vincolati ai consorzi od istituzioni del genere, debbono intendersi devolute ad essa Direzione Generale le funzioni e le facoltà relative a tutto quanto ha attinenza alla vigilanza sull'andamento delle vendite, nonchè sulla determinazione dei prezzi di perizia per l'alienazione, qualunque sia l'importo del materiale da vendersi.

La Direzione Generale FF. SS. sta provvedendo perchè propri funzionari tecnici si rechino presso le varie C. T. A. per procedere alla fissazione dei prezzi di vendita dei materiali residuati dalla guerra (anche per importo inferiore a lire 50 mila). Però, fino a tanto che i materiali non siano stati visitati dall'incaricato tecnico delle FF. SS. e non sia stato dal medesimo concordato colle C. T. A. il loro prezzo peritale, le vendite non dovranno comunque arrestarsi e gli Enti vi procederanno con le norme in vigore, rimanendo bene inteso che, giusta il paragrafo 4 della circolare 698 sopra citata, nel periodo di 30 giorni non possono essere venduti materiali dello stesso genere per un importo superiore alle 50.000 lire, e senza pregiudizio del diritto di controllo su tutte le operazioni di vendita da parte dei Delegati delle FF. SS.

Quando invece sia già intervenuta la visita da parte dell'incaricato tecnico delle FF. SS. e sia già stato concordato il prezzo di perizia, i materiali alienabili non soggetti a vincoli di consorzi od istituzioni del genere, possono essere venduti, sulla base del prezzo stesso, dalle C. T. A. direttamente, senza alcuna limitazione di quantità e d'importo (cioè anche per somme superiori alle lire 50.000); restando, però, bene inteso, ferme sia la competenza delle FF. SS. a termini dell'art. 4 del comma 1 del decreto del Ministero del Tesoro n. 2000 in data 4 dicembre 1920 di cui alla circolare 697 del *giornale militare* 1920, sia la facoltà del Ministero del Tesoro di cui all'art. 4, comma 1, del R. decreto n. 1635 del 7 novembre 1920 (circolare 686 del *giornale militare* 1920). L'autorizzazione a vendere dovrà risultare, in modo esplicito, dal verbale di stima dei materiali e sarà firmata dall'incaricato tecnico della Direzione Generale FF. SS. (Servizio Approvvigionamenti).

Alla Direzione Generale delle FF. SS. rimane sempre la facoltà di variare i prezzi di perizia concordati, secondo le condizioni del mercato, dandone preventivo avviso alle Commissioni tecnico amministrative.

Il Ministro: I. Bonomi.

Il Direttore Generale
C. Crova.

(VERDE)

Ordine di servizio N. 2v.

Viaggi delle famiglie degli onorevoli senatori e deputati con biglietti gratuiti serie B°.

Con R. decreto 21 aprile c. a., n. 520, la validità dei biglietti serie B° e dei relativi buoni bagaglio emessi per il secondo anno della XXV Legislatura è stata prorogata fino alla mezzanotte del giorno 30 giugno 1921. E' inteso però che il viaggiatore, il quale — munito di biglietto serie B° — si trovi in viaggio dopo la mezzanotte del 30 giugno o lo inizi non oltre detta ora, ha diritto di utilizzare il biglietto stesso fino alla stazione per la quale venne vidimato o per quella ove eventualmente egli intenda di effettuare una fermata.

Per il primo anno della XXVI Legislatura (11 giugno 1921 - 10 giugno 1922) verranno emessi biglietti serie B° e buoni bagaglio di nuovo modello, da tenersi validi con i treni in partenza dopo la mezzanotte del 10 giugno 1921 e che avranno la loro scadenza alla mezzanotte del 10 giugno 1922, o, nel caso di nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei Collegi elettorali.

I nuovi biglietti serie B° e buoni bagaglio si distinguono da quelli del secondo anno della XXV Legislatura perchè, invece di essere stampati in inchiostro rosso, sono stampati in *nero* e portano l'indicazione, sul fondo, dell'anno primo della XXVI Legislatura.

Per quanto riguarda la compilazione, validità e utilizzazione dei biglietti di che trattasi, e le norme da seguire nei casi di irregolarità od abusi, si confermano le disposizioni contenute nell'ordine di servizio n. 19v (S) del 14 ottobre 1915. (Bollettino ufficiale n. 41).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore generale
C. Crova.

SENTENZE

Personale - Ritardata effettuazione di trasloco - Assenza arbitraria - Trattenuta della paga e provvedimento disciplinare.

Il rifiuto dell'agente ad effettuare il trasloco nel termine prefisso e la sua permanenza sul luogo del lavoro destinato ad altri, lo mette nella condizione di assente arbitrario, legittimando oltre che il provvedimento disciplinare, anche la trattenuta della paga per tutta la durata dell'assenza dalla nuova località assegnatagli.

CONSIGLIO DI STATO — decisione 18 marzo, 8 aprile 1921 (*est.* Fagiolari) — Ruggeri *contro* Ferrovie Stato.

Ritenuto in fatto:

Che il guardiano ferroviario *Ruggeri Virgilio* venne per ragioni di servizio trasferito il 1° giugno 1916 dal casello posto al km. 70.045 al casello posto al km. 29.987 della linea Roma-Orte. Essendosi egli rifiutato di ottemperare all'ordine, in applicazione dell'art. 24 del Regolamento sul personale, egli fu considerato assente arbitrariamente e gli fu ritenuta la paga dal 30 settembre fino al 10 febbraio 1917, giorno in cui raggiunse il nuovo posto. Sottoposto contemporaneamente a procedimento disciplinare fu sospeso per 10 giorni dal servizio. Dopo aver citato davanti al Giudice ordinario l'Amministrazione ferroviaria per ottenere il pagamento delle giornate ritenutegli, avendo la Cassazione di Roma dichiarato l'incompetenza dell'autorità giudiziaria a pronunciarsi sulla domanda del *Ruggeri* (1), questi con ricorso notificato il 26 maggio 1920 si rivolge a questa Sezione chiedendo che sia dichiarato « illegittimo e nullo l'atto o fatto, positivo o negativo, della Amministrazione ferroviaria, con cui è stato privato

(1) Vedi sentenza della Cassazione nel Bollettino 1920, IV, 57.

della paga per il periodo dal 20 agosto 1916 al 10 febbraio 1917, quale atto o fatto o provvedimento costituisce violazione dei citati articoli 24, 39, 40 e 42 del Regolamento sul personale ferroviario 2 luglio 1906 e della citata deliberazione 5 aprile 1917 del Comitato di esercizio ed un vero abuso di potere ».

Resiste al ricorso l'Amministrazione delle ferrovie, la quale, per mezzo dell'Ufficio legale, chiede che esso venga dichiarato irricevibile per tardività o, quanto meno, rigettato.

Considerato in diritto:

Che, prescindendo dalla eccezione di irricevibilità, il ricorso è infondato. Infatti, secondo il testuale disposto dell'art. 24 del Regolamento del personale, « l'assenza non giustificata dà luogo « alla ritenuta dello stipendio o paga per il tempo corrispondente « alla sua durata, indipendentemente dalle eventuali punizioni ». Diguisachè la punizione inflitta al ricorrente della sospensione per dieci giorni dal servizio non impediva che gli fosse anche trattenuta la paga per tutta la durata della assenza arbitraria.

Senonchè soggiunse il ricorrente che la sua non fu una assenza arbitraria, ma sibbene un rifiuto ad effettuare il trasloco. Assenza arbitraria è il fatto di colui che non presta affatto servizio mentre il ricorrente lo avrebbe sempre prestato nel casello donde fu trasferito. Le due mancanze di disubbidienza all'ordine di trasloco e di assenza arbitraria sarebbero dallo stesso Regolamento (art. 38 n. 6, 39 n. 1 e 3, 40 n. 2 e 42 n. 12) considerate come affatto distinte e soltanto alla seconda e non alla prima l'art. 39 commetterebbe la perdita della paga per le giornate di assenza. Nel suo caso poi lo stesso Comitato di amministrazione avrebbe riconosciuto trattarsi di disubbidienza all'ordine di trasloco, avendogli appunto per tale titolo inflitta la punizione della sospensione dal servizio per dieci giorni.

Su di che la Sezione osserva che la disubbidienza all'ordine di trasferimento e l'assenza arbitraria dall'Ufficio costituiscono, è vero, due distinte figure di colpa, ma ciò non vuol dire che un fatto non possa talora rientrare sotto entrambe le ipotesi. Può ammettersi che taluno disobbedisca all'ordine di trasferimento, pur senza assentarsi arbitrariamente, quando egli, permettendolo o tollerandolo l'Amministrazione, continui a prestare regolare servizio nell'Ufficio donde è stato allontanato. Ma, d'altro canto,

è evidente che non basta a farlo considerare come presente il fatto che un funzionario trasferito si presenti nell'Ufficio donde è stato allontanato a prestar servizio, quando l'Amministrazione vieta che egli lo faccia e quando la di lui opera è in quel luogo affatto inutile, avendo già occupato l'Ufficio il suo successore. In questo caso si possono esplicare evidentemente entrambe le figure di colpa perchè la materiale presenza sul posto del funzionario, che non dà alcuna opera utile all'Amministrazione, non è presenza in servizio. E tale è il caso del ricorrente, essendosi come risulta dagli atti e come il ricorrente non contesta, l'Amministrazione messa in grado di fare a meno dell'opera di lui al casello 70.045 ed avendogli proibito espressamente di prestare la sua opera. Il *Ruggeri* poteva perciò essere considerato assente arbitrariamente dal servizio e colpito dalla ritenuta sullo stipendio.

Per questi motivi.

La Sezione rigetta il ricorso del sig. Virgilio.

Strade ferrate pubbliche secondarie sfornite di chiusura - Passaggio a livello - Investimento - Irresponsabilità dell'Amministrazione.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non può essere ritenuta in colpa se non è imputabile di inosservanza di alcune delle norme delle leggi speciali e dei regolamenti che presiedono ad ogni manifestazione della sua attività.

Per l'art. 9 *della legge* 30 *giugno* 1908, *n.* 272 *le chiusure delle linee ferroviarie sono stabilite nello esclusivo interesse delle Ferrovie; la mancanza di chiusura quindi, non costituisce nè alcuna volontaria omissione di diligenza, nè un fatto illecito dell'Amministrazione che perciò non ha alcun obbligo verso il privato, che è tenuto a maggiore prudenza e cautela nell'interesse della propria incolumità.*

L'art. 213 *della legge sulle o. p. e l'art.* 13 *del Regolamento di polizia ferroviaria* 13 *ottobre* 1873 *non modificato dalla legge* 1908, *impongono la custodia dei passaggi su vie pubbliche,*

ma l'esame sugli apprezzamenti di natura tecnica circa l'attuazione in concreto di tale sorveglianza è sottratto al sindacato giudiziario.

TRIBUNALE DI GIRGENTI — sentenza 12-21 gennaio 1921 (*estensore* Picone F. Paolo) — Trupia Giuseppe *contro* Ferrovie dello Stato.

Omissis.

Osserva che nell'ordinamento legislativo vigente non esiste, di regola, responsabilità per danno incolpevole, giacchè il Codice, con gli articoli 1151 e 1152, nei quali sanziona l'obbligo del risarcimento delle conseguenze del fatto proprio, esplicitamente subordina la responsabilità alla condizione che carattere colposo abbia il fatto che fu causa del danno. Ed è perciò che l'attore ricerca la colpa delle Ferrovie nella mancata recinzione della linea nel tratto in cui avvenne il sinistro e nella deficiente vigilanza di quel punto.

Ma l'Amministrazione delle ferrovie è una pubblica amministrazione, la cui attività è in ogni manifestazione regolata da speciali leggi e regolamenti; di guisa che, se essa non è imputabile di inosservanza di alcuna delle norme, che governano il suo funzionamento, non può essere ritenuta in colpa. Ora sarà pur vero che l'industria ferroviaria è pericolosa e sarà anche prevedibile la possibilità che, malgrado il divieto di accesso alle linee, infortuni avvengano, ma non perciò è da addebitare alle Ferrovie alcuna volontaria omissione di diligenza nel lasciare aperta e accessibile la linea, quando l'art. 9 della legge 30 giugno 1906 dichiara che le chiusure delle linee sono stabilite nell'esclusivo interesse della ferrovia.

Questo principio , che già si affermava sotto l'impero della legge 20 marzo 1865, fu espressamente sancito allo scopo di eliminare la possibilità di molte controversie, siccome chiarì la Commissione proponente; e così se la ferrovia con le chiusure difende non i privati cittadini o le loro proprietà, ma la sicurezza e la continuità del transito dei suoi convogli, non può colui, al quale la chiusura, se ci fosse stata, avrebbe evitato il danno,

farne risalire alcuna responsabilità alla ferrovia che mai potrà tacciarsi di inosservanza a prescrizioni dirette a garantire i privati. La mancanza di chiusura che è del resto normale sulle linee secondarie, qual'è quella dove fu investito il ragazzo Trupia, affida la sicurezza e continuità del transito ferroviario alle norme di polizia ferroviaria, ma, non costituendo un fatto illecito dell'Amministrazione, obbliga soltanto il privato ad una maggiore prudenza ed a maggiori cautele, senza dargli quindi alcun diritto.

In ordine alla deficienza di custodia di quel tratto di linea, su cui fonda l'attore un altro elemento di colpa della convenuta, non è già che manca come esse affermano, la prescrizione che obbliga le Ferrovie alla vigilanza sui passaggi a livello.

L'art. 213 della citata legge sulle opere pubbliche e l'art. 13 del regolamento di polizia ferroviaria 13 ottobre 1873, impongono la custodia dei passaggi su vie pubbliche e la legge del 1906 nessuna modificazione ha portato a questo dovere di vigilanza. Ma è che in concreto non può affermarsi che tali disposizioni siano state violate. Infatti, mentre riconosce che un cantoniere esercitava la custodia di quel tratto di linea al tempo del sinistro, deve pure riconoscersi che, per potersi in ipotesi affermare la deficienza di tale sorveglianza, dovrebbe il Collegio portare il suo esame sugli apprezzamenti di natura tecnica fatti dagli organi della pubblica Amministrazione, che sono invece sottratti al sindacato giudiziario a mente della legge sul contenzioso. E poichè non si deducono altri elementi di colpa della Ferrovia, la domanda d'indennizzo deve respingersi con le spese a carico dell'attore.

ANNO XIV - N. 19

12 MAGGIO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(6717) Roma, 1921 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

LEGGE 14 *aprile* 1921, *n.* 545, *concernente la istituzione di un Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio del porto fluviale di Piacenza.* (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' istituito un Ente autonomo con la denominazione di « Azienda del porto di Piacenza » per la costruzione e l'esercizio del porto di navigazione interna in quella città.

Costituiscono il porto di Piacenza gli scali commerciale ed industriale da costruirsi nei comuni di Piacenza, di Mortizza e di San Lazzaro Alberoni, lungo la linea navigabile di seconda classe Pavia-Piacenza-Cremona.

Art. 2.

L'Ente ha sede in Piacenza ed avrà la durata di anni 70.

Esso provvede:

a) all'attuazione del progetto 15 febbraio 1915 a firma degli ingegneri Camillo Chiappa e Diofebo Negrotti, dell'importo di lire 4.177.000 riconosciuto meritevole di approvazione dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto 15 marzo 1919, n. 137;

b) a successivi miglioramenti ed ampliamenti delle opere portuali e degli impianti relativi, sia commerciali che industriali;

c) alla manutenzione e riparazione ordinaria e straordinaria del porto;

d) alla gesione di tutti i servizi portuali;

e) all'Amministrazione dei fondi e proventi assegnatigli;

f) alle spese di qualsiasi natura necessarie pel disimpegno delle attribuzioni sopra indicate.

Per quanto concerne la polizia giudiziaria, la pubblica sicurezza, la sanità pubblica e la dogana nell'ambito del porto si provvede secondo le disposizioni delle vigenti leggi.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 4 maggio 1921, n. 105.

Art. 3.

L'Amministrazione dell'azienda del porto di Piacenza è affidata ad un Consiglio composto di sette membri, dei quali il presidente sarà nominato, su proposta dell'Amministrazione provinciale di Piacenza, con decreto Reale promosso dal ministro dei lavori pubblici.

Gli altri membri saranno nominati uno dal ministro dei lavori pubblici, uno dal ministro del tesoro, uno dall'Amministrazione provinciale di Piacenza, due dall'Amministrazione comunale di Piacenza, ed uno dalla Camera di commercio di Piacenza.

Il Consiglio eleggerà nel proprio seno il vice presidente.

Art. 4.

Il mandato dei componenti il Consiglio di amministrazione dura quattro anni e può essere riconfermato.

Il presidente ha la rappresentanza dell'azienda, è incaricato della esecuzione delle deliberazioni del Consiglio, ed ha tutte le altre attribuzioni che gli sono deferite dallo Statuto.

Le disposizioni dell'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 304, possono essere applicate, con decreti dei ministri competenti, ai funzionari governativi chiamati a far parte del Consiglio di amministrazione dell'azienda.

Art. 5.

Entro due mesi dalla pubblicazione del presente decreto sarà per la prima volta provveduto alle nomine di cui al precedente art. 3.

Nei due mesi successivi il Consiglio di amministrazione delibererà lo statuto dell'azienda, nel quale saranno determinate le attribuzioni del Consiglio e del presidente, quali tra le deliberazioni del Consiglio (oltre quelle indicate nel presente decreto) siano soggette all'approvazione del Governo le indennità agli amministratori e quanto altro occorre per il regolare funzionamento del Consiglio.

Nello stesso periodo di tempo il Consiglio sottoporrà all'approvazione del Governo le norme cui dovrà essere informata l'Amministrazione dell'azienda durante e dopo la costruzione del porto per tutto ciò che non sia regolato dal presente decreto.

Lo statuto e le norme di cui sopra, con le modificazioni che si riterranno necessarie, verranno approvati con R. decreto su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

Art. 6.

In base al progetto indicato dall'art. 2. saranno compilati dalla azienda portuale i progetti di esecuzione delle opere per essere sottoposti all'approvazione del Ministero di lavori pubblici.

Art. 7.

L'azienda portuale ha facoltà di proporre, anche in corso di esecuzione delle opere, tutte quelle varianti ,ai progetti già approvati, che siano consigliate da esigenze tecniche o tendano a migliorare le condizioni di costruzione e di esercizio del porto.

Tali varianti dovranno ottenere la preventiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici ogni volta che importino differenze nella spesa prevista coi progetti già approvati per più di lire 100.000 ovvero modificazioni di parti essenziali dei progetti stessi; in tutti gli altri casi la loro ammissibilità verrà giudicata dall'ispettore compartimentale del genio civile.

Art. 8.

Per la compilazione dei progetti e per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori di costruzione, di miglioramento e di ampliamento contemplati nell'art. 2, si osserveranno le norme vigenti per le opere di cònto dello Stato che sono nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici, in quanto risultino applicabili in relazione alla speciale organizzazione dell'azienda.

Art. 9.

I contratti stipulati dall'azienda non potranno aver durata, nè creare impegni, oltre il termine dell'azienda stessa, salvo intervenga espressa autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 10.

E' data facoltà all'azienda di imporre e riscuotere una tassa sulle merci imbarcate e sbarcate, una tassa di stallia sui natanti, ciascuna delle quali non superiore a lire 1 per tonnellata metrica rispettivamente di carico e di stazza, le tariffe pel trasporto delle merci dal porto alle reti ferroviarie e tramviarie e viceversa nonchè multe per contravvenzioni ai vari regolamenti di polizia portuale.

Le tariffe da approvarsi a mente dell'art. 21, potranno essere, con le stesse modalità ivi previste, modificate ogni triennio.

Art. 11.

L'azienda concorderà con le ferrovie dello Stato e con le Amministrazioni tramviarie le norme e i corrispettivi pel servizio cumulativo e per l'uso dei carri che le Amministrazioni stesse forniranno su richiesta dell'azienda portuale con riguardo alle speciali esigenze del traffico del porto.

Art. 12.

L'azienda dispone dei seguenti mezzi finanziari:

1° Contributo dello Stato, della Provincia, della Camera di commercio e del comune di Piacenza;

2° Frutti dell'uso della concessione e dell'affitto di aree, fabbricati, impianti e meccanismi del porto;

3° Proventi dell'esercizio diretto dei servizi del porto e canoni per servizi dati in appalto;

4° Proventi dell'imposizione di tasse portuali e della cessione di aree;

5° Somme versate dai privati quale rimborso delle spese occorrenti per risarcimento di danni arrecati alle opere, impianti, ecc., in contravvenzione alle norme per la polizia del porto;

6° Proventi per oblazioni e contributi volontari e di qualsiasi altra natura;

7° Ricavi di prestiti e di altre operazioni finanziarie consentite dalle vigenti leggi.

Art. 13.

L'azienda ha facoltà di contrarre prestiti e di emettere obbligazioni nei modi ed alle condizioni che saranno determinate dai ministri del tesoro e dei lavori pubblici.

Art. 14.

Per l'esecuzione della prima fase delle opere portuali che dovrà essere ultimata entro trenta mesi dalla data della pubblicazione della presente legge, e la cui spesa è prevista nel progetto di massima in lire 808.000, lo Stato, la Provinsia, il Comune e la Camera di commercio di Piacenza verseranno alla azienda del porto in due rate uguali, il 1° giugno ed il 1° dicembre 1921, rispettivamente il 60 per cento, l'8 per cento, il 28 per cento, ed il 4 per cento della spesa risultante dal relativo proegtto esecutivo.

Allorquando, per le esigenze del traffico e lo sviluppo industriale, l'azienda del porto procederà all'esecuzione delle opere di completamento, secondo il progetto di cui all'art. 2, lo Stato, la Provincia, il Comune e la Camera di commercio di Piacenza dovranno versare all'azienda stessa ratealmente nel periodo di costruzione il 60 per cento, l'8 per cento, il 28 per cento ed il 4 per cento rispettivamente della spesa risultante dai progetti esecutivi approvati come all'art. 6.

Qualora il costo effettivo delle opere risultasse superiore a quello preventivato nei progetti esecutivi, la maggior spesa sarà fornita dalla provincia, dal Comune e dalla Camera di commercio di Piacenza, nelle proporzioni rispettivamente dal 20 per cento, 70 per cento e 10 per cento mediante anticipazioni infruttifere rimborsabili con gli utili dell'azienda a termini dell'art. 17.

I contributi dello Stato di cui al presente articolo saranno imputati alla spesa di lire 110 milioni, autorizzata col decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, per opere nuove di navigazione interna (articolo 1, lettera *f*).

Art. 15.

I Comuni e le Provincie che a norma del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e del relativo regolamento 17 novembre 1913, n. 1514, risulteranno interessati nell'opera, dovranno rimborsare alla Provincia, al Comune ed alla Camera di commercio di Piacenza le rispettive aliquote di contributo commisurate alla spesa che sarà servita di base per la determinazione del contributo dello Stato.

Art. 16.

La Provincia, il Comune e la Camera di commercio di Piacenza anticiperanno nelle proporzioni indicate nel 3° comma dell'art. 14 e fino a concorrenza di L. 250 mila, le somme necessarie all'avviamento dell'esercizio del porto.

Qualora i proventi dell'azienda non bastino a coprire gli oneri dell'esercizio la differenza emergente dal conto di ogni anno sarà colmata dagli Enti suindicati nelle stesse proporzioni.

Tali anticipazioni, insieme agli interessi semplici in misura non superiore al 5 per cento, saranno rimborsate dall'azienda agli Enti sovventori con gli utili che potranno risultare dall'esercizio del porto a termini dell'art. 17.

Art. 17.

Il prodotto netto risultante dal conto annuo di esercizio — comprese nel passivo anche le quote di manutenzione e di rinnovamento delle opere e degli impianti — sarà devoluto innanzi tutto a rimborsare gli Enti sovventori delle anticipazioni di cui agli articoli 14 e 16.

Successivamente il prodotto netto sarà devoluto alla costituzione di un fondo di riserva di non oltre lire 500.000 per sopperire ad eventuali perdite future. Le somme così accantonate saranno coi relativi frutti investite secondo le normé che prescriverà il Ministero del tesoro.

Il rimanente prodotto netto sarà ripartito a favore dello Stato, della Povincia, del Comune, della Camera di commercio di Piacenza e degli altri Enti interessati nelle stesse proporzioni dei rispettivi contributi nella costruzione dell'opera.

Art. 18.

I progetti di importo superiore alle lire 50.000 per riparazioni straordinarie e per miglioramento delle opere dovranno essere sottoposti alla approvazione dell'ispettore compartimentale del genio civile.

Art. 19.

Il Ministero dei lavori pubblici vigilerà, a mezzo dell'ispettore compartimentale del genio civile, perchè i lavori siano eseguiti a tutta regola d'arte e in conformità ai progetti approvati e perchè le opere e gli impianti tutti siano sempre conservati in buono stato di mantenimento, senza che pel fatto di tale sorveglianza resti menomata la responsabilità dell'Ente.

L'azienda dovrà fornire tutti i chiarimenti e mezzi opportuni e all'occorrenza, su invito dell'ispettore, sospendere momentaneamente i lavori in attesa delle competenti decisioni del Ministero.

Se dalle verifiche risulterà che le opere e gli impianti non siano regolarmente costruiti e mantenuti, l'ispettore incaricato della vigilanza ne riferirà al Ministero il quale, previa ingiunzione alla azienda, potrà provvedere di ufficio agli occorrenti lavori.

Art. 20.

Dopo ultimata la costruzione del porto, il Ministero dei lavori pubblici farà procedere ad una visita di ricognizione generale delle opere, in seguito alla quale verrà stabilita, di concerto con l'azienda, l'apertura del porto all'esercizio.

Potrà tuttavia concordarsi l'apertura all'esercizio di parti dell'opera che risultino in grado di utile funzionamento.

Nell'atto di ricognizione sarà fatta risultare da apposito verbale la descrizione sommaria delle opere e degli impianti eseguiti.

Art. 21.

I regolamenti per i servizi del porto e le tasse e tariffe relative nonchè le norme per l'applicazione di queste, saranno approvati con decreto Reale su proposta del Ministero dei lavori pubblici, di concerto con i ministri delle finanze e dell'industria e commercio, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato.

Art. 22.

Nei tre mesi successivi alla chiusura dell'esercizio finanziario la azienda rassegna il conto al Ministero dei lavori pubblici il quale, dopo averlo comunicato per le loro osservazioni alle Amministrazioni della Provincia, del Comune e della Camera di commercio di Piacenza e dopo trascorso il termine perentorio all'uopo assegnato, provvede, di concerto col Ministero del tesoro, in merito all'approvazione di esso. A giustificazione del conto saranno esibiti dall'azienda i necessari documenti e forniti tutti i mezzi per le verifiche che i Ministeri dei lavori pubblici e del tesoro potranno disporre.

Art. 23.

Il ministro dei lavori pubblici, valendosi, in quanto occorra ,anche di funzionari dipendenti ,da altre Amministrazioni dello Stato e previo accordo in tal caso col ministro competente, può in ogni tempo far ispezionare e sindacare l'andamento di ogni ramo dei servizi affidati alla azienda portuale.

Art. 24.

Il Governo del Re ha in ogni tempo la facoltà di sciogliere per gravi motivi, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e su conforme parere del Consiglio di Stato, l'Amministrazione dell'azienda affidandola ad un commissario Regio.

La detta Amministrazione deve essere ricostituita al più tardi nel termine di sei mesi. Quando speciali ragioni richiedessero un prolungamento dei poteri del Regio commissario il Governo del Re provvederà, con decreto Reale, su conforme parere di Consiglio di Stato.

Tale proroga non potrà eccedere i sei mesi.

Art. 25.

Le opere di cui all'art. 2 sono dichiarate di pubblica utilità, ed alle relative espropriazioni provvederà l'azienda del porto.

A tali espropriazioni sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli.

L'azienda del porto potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti, in seguito alla compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occupare, che sarà approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministero, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, determinerà pure la somma che in via provvisoria dovrà depositarsi per la indennità di espropriazione e per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possano competere. Il verbale di consistenza equivale alla perizia di cui all'art. 32 della legge 25 giugno 1865 ,n. 2359.

Ogni variazione o rettifica delle espropriazioni che si manifestasse necessaria all'atto della esecuzione dell'opera sarà approvata con lo stsso procedimento.

Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 26.

L'azienda del porto ha fin da ora la facoltà di compilare un piano particolareggiato di esecuzione delle espropriazioni di terreni ed edifici che potranno occorrere per tutte le sedi di scali commerciali ed industriali nei territori di Piacenza-Mortizza e San Lazzaro-Alberoni anche in previsione

di un maggiore movimento commerciale, e di quelli che convenga riservare per futuri impianti commerciali ed industriali.

Questo piano da compilarsi e pubblicarsi a termini degli articoli 16 e 17 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e ad ogni effetto di essa, sarà presentato per la approvazione entro tre anni ed approvato a termini dell'articolo 22 della legge stessa.

Alle espropriazioni che siano effettuate in base a tale piano sono estese le disposizioni dell'articolo precedente.

Art. 27.

Fino a che non sia stato emanato il decreto Reale di cui all'ultimo comma dell'art. 5, l'Amministrazione provinciale di Piacenza adotterà tutti i provvedimenti così di carattere tecnico come amministrativo, compresi gli espropri, di cui al precedente articolo, per la migliore predisposizione dei lavori, previa intesa col Ministero dei lavori pubblici.

Art. 28.

In armonia col progresso dei lavori di costruzione del porto, il comune di Piacenza dovrà adottare tutti i provvedimenti di sua competenza per la formazione delle strade di accesso al porto e per l'impianto di tutti gli inerenti servizi municipali.

Per la somministrazione di acqua potabile, gas, energia elettrica, per raccordi ferroviari e tramviari e per quanto altro occorra per il servizio del porto, le Amministrazioni pubbliche concederanno all'azienda del porto le maggiori possibili facilitazioni e l'applicazione delle tariffe minime.

Art. 29.

Nell'ambito del porto potrà essere istituito un magazzino generale ai sensi della legge 17 dicembre 1882, n. 1154, per la custodia e conservazione delle merci e derrate di qualsiasi provenienza o destinazione.

Art. 30.

Tutti gli atti e contratti che verranno stipulati nell'interesse dell'azienda del porto, si considereranno siccome fatti nell'interesse dello Stato, agli effetti del registro, bollo e delle tasse; e tutti i redditi di qualsiasi specie di pertinenza dell'Ente, nonchè gli interessi ed i premi delle obbligazioni dei prestiti emessi dall'Ente stesso, saranno esenti dalle imposte dirette sui terreni, sui fabbricati e di ricchezza mobile.

Art. 31.

Allo scadere del tempo stabilito per la durata dell'azienda, le opere, gli impianti, i meccanismi, i materiali ferroviari e tramviari, i galleggianti

ed i fondi accantonati pel rinnovamento dei medesimi, saranno devoluti allo Stato.

I fondi disponibili, compreso quello di riserva, verranno ripartiti fra lo Stato, la Provincia, il Comune, la Camera di commercio di Piacenza e gli altri enti interessati nella proporzione dei rispettivi contributi nella spesa di costruzione.

Art. 32.

Con la procedura indicata dal decreto Luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1270, saranno aggregate al territorio del comune di Piacenza le zone attualmente appartenenti ai comuni Mortizza e San Lazzaro Alberoni da occuparsi per l'esecuzione di scali commerciali ed industriali.

Art. 33.

Per la concessione di scali lungo il Po in provincia di Piacenza, quando non sia fatta ad Amministrazioni comunali, che direttamente provvedono al relativo esercizio, dovrà chiedersi il parere dell'azienda del Porto di Piacenza e dei Comuni che possono avervi interesse per ragioni di territorio.

Ordiniamo che la presente munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 14 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — PEANO — BONOMI — FACTA — ALESSIO.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

NORME MINISTERIALI *per l'iscrizione del personale delle ferrovie delle Stato nei quadri di classificazione approvati colla legge 7 aprile* 1921, *n.* 368.

PARTE I. — *Qualifiche.*

Il personale stabile ed in prova delle ferrovie dello Stato in servizio al 1° marzo 1920 sarà inscritto, dalla stessa data, nei quadri di classificazione approvati colla legge 7 aprile 1921, n. 368 colle qualifiche indicate nella annessa tabella di equiparazione.

A complemento delle indicazioni contenute nella detta tabella si avverte:

1°) I Capi Servizio principali conserveranno « ad personam » tale qualifica anche se questa sia stata loro conferita dopo il 1° marzo 1920.

2°) Gli impiegati addetti ai magazzini, depositi combustibili, agenzie marittime, fabbriche di mattonelle, che secondo il Regolamento 13 agosto 1917 appartenevano al ruolo del personale degli uffici, assumeranno, secondo è indicato nella unita tabella, le qualifiche del personale degli uffici: successivamente però con disposizione del Direttore generale, avuto riguardo alle mansioni disimpegnate, ed anche alle aspirazioni degli agenti, sarà stabilito quali fra essi debbano essere passati nel « personale degli approvvigionamenti » assumendo le qualifiche corrispondenti.

3° Gli Ispettori, Sottoispettori, Controllori Capi, Controllori principali, Controllori, Scritturali di 1ª e di 2ª classe che secondo il Regolamento del 1917 appartenevano al personale esecutivo, passeranno a far parte del personale degli uffici assumendo le qualifiche corrispondenti indicate nella ripetuta Tabella.

4°) I Capi stazione di 3ª classe, i Capi gestione di 2ª classe, i Capi telegrafisti di 2ª classe saranno inscritti nel nuovo grado 8° rispettivamente nelle qualifiche di Capi stazione, Capi gestione e Capi telegrafisti *dopo* gli attuali Capi stazione di 2ª classe, Capi gestione di 1ª classe e Capi telegrafisti di 1ª classe; con succes-

sive disposizioni saranno stabilite la loro anzianità, la loro posizione relativa nel nuovo grado e le norme per l'ulteriore svolgimento della loro carriera.

5°) Gli applicati (delle stazioni) conserveranno ad personam la loro qualifica di applicati delle stazioni fino ad eventuale promozione e saranno inquadrati, sempre rimanendo nel personale delle stazioni, con trattamento economico pari (salvo la cointeressenza) a quello degli Applicati degli uffici. Con successive disposizioni verranno stabilite le norme per l'ulteriore svolgimento della loro carriera.

6°) Gli Assistenti di stazione di 1ª classe e quelli di 2ª classe che al 1° marzo 1920 erano in possesso dell'abilitazione alle funzioni della qualifica di Capo squadra alle merci (contemplata dal Regolamento personale 1906) assumeranno rispettivamente la qualifica di Assistenti Capi merci e materiale e di Assistenti merci e materiale.

Gli Assistenti di stazione di 1ª e di 2ª classe che al 1° marzo 1920 non erano in possesso dell'abilitazione di cui sopra assumeranno rispettivamente la qualifica di Assistenti Capi Sale e di Assistenti Sale.

7°) I Capi personale viaggiante di 3ª classe ed i Controllori viaggianti di 3ª classe verranno inscritti nella qualifica rispettivamente di Capi personale viaggiante e di Controllore viaggiante dopo gli attuali Capi personale viaggiante di 2ª classe ed i Controllori viaggianti di 2ª classe: con successive disposizioni verranno stabilite la loro anzianità, la loro posizione relativa nel nuovo grado e le norme per l'ulteriore svolgimento di carriera.

8°) Gli agenti del personale dei treni, rivestiti della qualifica di « conduttori » del grado 13 nelle tabelle del 1917, verranno inquadrati col trattamento economico dei Conduttori principali (nuovo grado 11), ma colla qualifica di Conduttori (gr. 11) e non potranno assumere la qualifica di Conduttore principale se non quando abbiano conseguita l'abilitazione alla dirigenza del treno (articolo 261 R. P.).

9°) I Conduttori saranno provvisoriamente inscritti nei nuovi quadri di classificazione colla qualifica unica di « Conduttore » salvo quanto in seguito sarà disposto nel Regolamento per

il conferimento della qualifica di « Conduttori ai viaggiatori » o di « Conduttori ai treni merci ».

10°) I Capi deposito di 3ª classe ed i Capi tecnici di 3ª classe verranno inscritti nella qualifica rispettivamente di Capi deposito e di Capo tecnico *dopo* gli attuali Capi deposito di 2ª classe ed i Capi tecnici di 2ª classe. Con successive disposizioni verranno stabilite la loro anzianità, la loro posizione relativa nel nuovo grado e le norme per l'ulteriore svolgimento di carriera.

11°) I Cantonieri ed i Guardiani verranno tutti inscritti rispettivamente nelle qualifiche di Cantonieri e di Guardiani; con successive disposizioni sarà stabilito a quali guardiani sarà da conferirsi la qualifica di guardablocco, e con quali norme sarà da conferire ai Cantonieri la promozione a Cantonieri di 1ª classe.

12°) Saranno inscritti nella nuova qualifica di operai (grado 13) *prima* degli attuali operai di 3ª categoria, gli operai di 2ª categoria dei mestieri di: aggiustatore molle, cardatore, carradore, guidamacchine, montatore ruote e tornitore ruote.

13°) Gli operai di 2ª categoria dei mestieri non indicati al punto 12 saranno inscritti nella nuova qualifica di operai di 1ª classe *dopo* gli attuali operai di 1ª classe.

14°) Gli agenti ai quali dopo il 1° marzo 1920 sia stata conferita una qualifica, che, secondo l'unita tabella di equiparazione, viene conservata ad personam, conserveranno pure la qualifica stessa, sempre ad personam, fino ad eventuale promozione.

15°) Le qualifiche che secondo l'unita tabella di equiparazione si conservano ad personam, saranno in fatto conservate ad personam solo quando l'interessato entro due mesi dalla data delle presenti norme avanzi all'uopo analoga richiesta.

PARTE II. — *Trattamento economico.*

Stabilita la qualifica di inquadramento nei nuovi quadri di inscrizione del personale stabile e in prova in servizio al 1° marzo 1920, secondo la tabella allegata e le norme di cui alla parte 1ª, la legge disciplina già come debba essere calcolato il nuovo stipendio da assegnare a ciascun agente. Per l'esattezza di tale calcolo saranno da aver presenti le norme di cui in appresso:

1). Base del calcolo è lo stipendio d'organico goduto dall'agente al 1° marzo 1920 secondo i quadri di classificazione annessi al Regolamento 13 agosto 1917, avvertendo che gli anni già maturati utili per il conseguimento dell'aumento normale in dette tabelle vanno ragguagliati ad altrettante frazioni dell'aumento stesso.

Gli assegni personali goduti nei quadri del 1917 oltre il massimo degli stipendi e paghe previsto in dette tabelle vanno considerati come stipendio o paga.

Le paghe degli agenti i quali, secondo i quadri di classificazione 13 agosto 1917, erano retribuiti a paga, vanno trasformate in stipendio moltiplicandole per 365; il prodotto così ottenuto va moltiplicato per il coefficiente 1,0927 al fine di determinare lo stipendio rispondente al lordo dell'importo di Ricchezza Mobile.

Allo stipendio di base così calcolato vanno poi addizionate le quote di cui ai comma *a*) *b*) — per la parte in precedenza già non conglobata negli stipendi — *c*) *d*) ed *e*) dell'art. 3 della legge 7 aprile 1921, n. 368, avvertendo:

a) che l'aumento per effetto del decreto luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107 va computato sullo stipendio di base calcolato come è detto in precedenza, tenendo cioè conto anche delle aliquote maturate pel conseguimento dell'aumento successivo;

b) che le quote relative agli aumenti di cui ai DD. LL. 11 giugno 1919, n. 913 e n. 1023 (per la parte naturalmente che non sia già stata conglobata negli stipendi) vanno calcolate in base al grado, qualifica e ruolo dell'agente nei quadri di classificazione del 1917;

c) che l'aumento dovuto all'anticipo di cui al comma *c*) dell'art. 3 della legge 7 aprile 1921 n. 368 è stabilito, tenuto conto della imposta di R. M., nella cifra unica costante di L. 2.623; salvo per il personale passato alle F. S. dalla Compagnia Reale delle ferrovie Sarde (R. D. 21 dicembre 1919, n. 2550) e dalla Società Veneta in seguito al riscatto delle linee Udinesi (R. D. 28 dicembre 1919, n. 2608) pel quale va computato nella misura ad esso attribuita all'atto dell'inquadramento nel personale delle ferrovie dello Stato;

d) che la quota di caro viveri di cui al comma *d*) dell'articolo 3 succitato è stabilita, sempre tenuto conto della imposta di R. M., nella cifra unica costante di L. 874;

e) che per il conglobamento della « cointeressenza al personale degli uffici » questa sarà computata nella quota di 1/10 dello stipendio d'organico (tenendo conto della decorrenza di questo) in base ai quadri di classificazione del 13 agosto 1917 più gli aumenti di cui ai DD. LL. 10 febbraio 1918, n. 107, e 11 giugno 1919, n. 913 e 1023;

f) che il premio di cui l'art. 125 D. C. A., da conglobarsi negli stipendi dei Capi P. V., sarà computato in L. 1620 per i Capi P. V. principali e in L. 1320 per gli altri (al netto);

g) che quando la somma da conglobare a titolo di competenze accessorie è nelle tabelle prevista in misura variabile da un minimo ad un massimo (come in generale al personale tecnico ed operaio, la cifra minima dovrà attribuirsi agli agenti che si trovavano al 1° marzo 1920 al minimo stipendio d'organico nella rispettiva qualifica secondo le tabelle del 1917, e la cifra massima a coloro che si trovavano allo stipendio massimo; a coloro che si trovavano a stipendi intermedi sarà attribuita una somma proporzionale intermedia;

h) che la quota afferente alle competenze accessorie da conglobare va calcolata, pur tenendo conto della imposta di R. M., moltiplicando l'importo netto di tali competenze per il coefficiente 1,0927.

2) Alla somma risultante dall'addizione dello stipendio goduto, colle quote di cui all'art. 3 della legge, secondo le norme di cui al precedente punto 1, ovvero al minimo dello stipendio della rispettiva qualifica nelle nuove tabelle quando tale somma sia inferiore al detto minimo, va aggiunta ancora una quota corrispondente agli acceleramenti spettanti agli agenti aventi 5 e più anni di anzianità a sensi dell'art. 3 della legge 7 aprile 1921, n. 368 e delle annotazioni 1, 2 e 3 apposte alle tabelle annesse alla medesima. Nella tabella allegata alle presenti norme è indicata per ogni qualifica la quota da assumere come base annua per il computo della quota di acceleramento.

Per gli agenti provenienti dalla Compagnia Reale delle Fer-

rovie Sarde e dalla Società Veneta in seguito al riscatto delle linee Sarde e delle linee Udinesi (1° gennaio 1920) il servizio prestato presso le dette due amministrazioni è equiparato al servizio prestato nelle ferrovie dello Stato.

3) La somma complessiva (S) risultante dai precedenti punti 1 e 2 serve di base per l'inscrizione dell'agente nei nuovi quadri di classificazione. Anche in questi ultimi gli anni stabiliti pel conseguimento dell'aumento normale vengono ragguagliati ad altrettante frazioni dell'aumento stesso: all'agente viene assegnata nel nuovo quadro la *posizione* corrispondente alla detta somma (S); se non si trova l'eguale gli si assegna la *posizione* immediatamente superiore.

L'agente assume poi nel nuovo quadro di classificazione la classe normale di stipendio colla relativa decorrenza che corrisponde alla posizione assegnatagli; se la classe suddetta è inferiore alla somma (S) calcolata come sopra, l'agente conserva come stipendio quest'ultima fino al passaggio alla classe successiva.

Quando la ripetuta somma (S) superi il massimo di stipendio previsto per la rispettiva qualifica, l'agente conserva l'eccedenza come assegno personale da compenetrarsi nei successivi aumenti di stipendio in ogni caso di avanzamento.

Anche per gli agenti che si trovano al massimo stipendio della loro qualifica nelle tabelle del 1917 l'inquadramento sarà fatto colle norme suesposte; partendo dal detto stipendio annuo, senza aggiunta di quote rappresentanti la anzianità di godimento di esso, qualunque sia la decorrenza di tale stipendio massimo. Però, avvenuto l'inquadramento e determinata la loro posizione nelle nuove tabelle, l'anzianità nello stipendio massimo della vecchia tabella sarà loro utile pel conseguimento del 1° aumento normale successivo nelle nuove tabelle, ed anche di un eventuale secondo aumento se il vantaggio che l'agente ottiene col 1° è inferiore alla metà dell'aumento normale portato dal nuovo quadro.

4). Nell'inquadramento dovranno ancora essere osservate le disposizioni seguenti:

a) per gli Ispettori Superiori di 1ª e 2ª classe e per gli altri funzionari di pari grado (Capi Servizio principali, Capi Ser-

vizio, Capi dell'Avvocatura, Capi Compartimento di 1ª classe, Capi Compartimento di 2ª classe, Vice Capo dell'Avvocatura, Capo dell'Istituto Sperimentale) ai soli effetti della determinazione della loro posizione nelle vecchie tabelle, e dell'acceleramento al essi spettante, sarà da assumere come valore dell'aumento medio annuo virtuale quello di L. 500 (pel 1° grado) e 333 (pel 2° grado) nelle vecchie tabelle, e rispettivamente di 750 e 650 nelle nuove tabelle, avvertendo però che lo stipendio d'organico goduto nelle vecchie tabelle, se inferiore al massimo non potrà mai essere aumentato, agli effetti della determinazione in esse della sua posizione, oltre il massimo delle vecchie stesse tabelle. I funzionari rivestiti di altre qualifiche di pari grado saranno inquadrati nella stessa posizione in cui vengono inquadrati gli Ispettori superiori di grado pari che siano in egual posizione nelle vecchie tabelle;

b) agli Ispettori, Sotto Ispettori, Controllori Capi, Controllori Principali, Controllori, Scritturali di 1ª e di 2ª classe, che, secondo il punto 3 della parte 1ª, vengono inscritti nei nuovi quadri di classificazione in qualifiche del personale d'ufficio, dovrà conglobarsi nello stipendio la quota corrispondente del premio di cointeressenza, già stabilita per il personale degli uffici.

Agli applicati (delle stazioni) che vengono inquadrati nel personale delle stazioni, non va invece attribuita quota di cointeressenza;

c) per gli operai lavoranti a cottimo e perciò non ancora regolarizzati secondo i quadri di classificazione annessi al Regolamento del 13 agosto 1917, dovrà in un primo tempo eseguirsi tale regolarizzazione al 1° giugno 1917 e successivamente dovrà svolgersi la loro carriera ipotetica secondo detti quadri, fino al 1° marzo 1920; dalla posizione così raggiunta saranno poi inscritti nei nuovi quadri di classificazione colle norme generali già esposte.

5) Per le guardabarriere (donne) sarà provveduto ad assegnare le nuove paghe (minimo L. 4, massimo L. 5) in relazione ai posti, intendendosi assorbiti nella nuova paga tutti i miglioramenti sulle paghe previste dal Regolamento del 13 agosto 1917 in applicazione e parallelamente a provvedimenti di cui ai de-

creti Luogotenenziali 10 febbraio 1918, n. 107, 11 giugno 1919, n. 913, al R. decreto 2 maggio 1920, n. 615, nonchè la quota di 180 lire della indennità di caro viveri da esse goduta in base all'ultimo comma dell'art. 2 del decreto Luogotenenziale 18 agosto 1918, n. 1145.

Roma, 6 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

TABELLA D'EQUIPARAZIONE

(allegata alle Norme Ministeriali 6 maggio 1921)

Grado	TABELLE DEL 1917	Grado	NUOVE TABELLE	Aumento medio annuo virtuale
	Personale degli Uffici			
1	Ispettori superiori di 1ª classe	1	Ispettori superiori di 1ª classe	750
1	Capi servizio	1	Capi servizio	
1	Capo dell'avvocatura	1	Capo servizio	
1	Capi compartimento di 1ª classe	1	Capi compartimento di 1ª classe	
2	Ispettori superiori di 2ª classe	2	Ispettori superiori di 2ª classe	650
2	Sotto capi servizio	2	Sotto capi servizio	
2	Vice capo dell'avvocatura	2	Sotto capo servizio	
2	Capo dell'Istituto sperimentale	2	Sotto capo servizio	
2	Capi compartimento di 2ª classe	2	Capi compartimento di 2ª classe	
3	Capi divisione	3	Capi divisione	550
3	Avvocati divisionali	3	Capi divisione	
4	Ingegneri capi	4	Ingegneri capi	500
4	Ispettori capi	4	Ispettori capi	
4	Cassieri principali	4	Cassieri principali	
4	Avvocati	4	Ispettori capi	
4	Medici capi	4	Ispettori capi	
4	Chimici capi	4	Ispettori capi	
5	Ingegneri principali	5	Ingegneri di 1ª classe (1)	444.44
5	Ispettori principali	5	Ispettori di 1ª classe (1)	
5	Cassieri di 1ª classe	5	Cassieri di 1ª classe	
5	Vice avvocati	5	Avvocati di 1ª classe	
5	Medici principali	5	Medici di 1ª classe (1)	
5	Chimici principali	5	Ispettori di 1ª classe (1)	
6	Ingegneri	5	Ingegneri	406.25
6	Ingegneri geologi			
6	Naturalisti			
6	Elettrotecnici	5	Ispettori (2)	
6	Igienisti			
6	Chimici			
6	Ispettori			
6	Sostituti avvocati	5	Avvocati	
6	Medici	5	Medici	
6	Cassieri di 2ª classe	5	Cassieri	
7	Segretari capi	6	Segretari capi	300
7	Capi magazzino di 1ª classe	6	Capi magazzino di 1ª classe	
7	Sotto ispettori	6	Sotto ispettori	
7	Sotto cassieri	6	Sotto cassieri	
7	Segretari tecnici capi	6	Segretari tecnici capi	
7	Disegnatori capi di 1ª classe	6	Disegnatori capi (1)	

(1) Conservando *ad personam* la vecchia qualifica fino ad eventuale promozione.
(2) Vedansi le annotazioni 2, 3 e 4 relative agli Ispettori in calce alla Tabella *A*.

Grado	TABELLE DEL 1917	Grado	NUOVE TABELLE	Aumento medio annuo virtuale
8	Segretari principali	7	Segretari principali	275
8	Capi magazzino di 2ª classe	7	Capi magazzino	
8	Controllori principali	7	Revisori principali	
8	Segretari tecnici principali	7	Segretari tecnici principali	
8	Disegnatori capi di 2ª classe	7	Disegnatori principali (1)	
9	Segretari di 1ª classe	8	Segretari di 1ª classe	257.14
9	Controllori	8	Revisori	
9	Segretari tecnici di 1ª classe	8	Segretari tecnici di 1ª classe	
9	Disegnatori principali	8	Disegnatori di 1ª classe (1)	
9	Assistenti tecnici principali	8	Assistenti dei lavori principali	
10	Segretari di 2ª classe	9	Segretari	225
10	Segretari tecnici di 2ª classe	9	Segretari tecnici	
10	Disegnatori di 1ª classe	9	Disegnatori (1)	
10	Assistenti tecnici di 1ª classe	9	Assistenti dei lavori di 1ª cl.	
11	Disegnatori di 2ª classe	10	Aiutanti disegnatori (1)	200
11	Assistenti tecnici di 2ª classe	10	Assistenti dei lavori	
	Personale ausiliario			
8	Archivisti capi	7	Archivisti capi	225
8	Aiutanti capi	7	Aiutanti capi	
9	Archivisti	8	Archivisti	220
9	Aiutanti principali	8	Aiutanti principali	
10	Aiutanti di 1ª classe	9	Aiutanti di 1ª classe	180
11	Aiutanti di 2ª classe	10	Aiutanti di 2ª classe	180
11	Scrivane principali	10	Scrivane principali	
12	Scrivane	11	Scrivane	131.25
	Personale subalterno.			
12	Uscieri capi e ripartitori documenti	11	Uscieri capi - Ripartitori documenti	150
13	Uscieri di 1ª classe	12	Uscieri di 1ª classe	138.46
14	Uscieri di 2ª classe	13	Uscieri	112.50
15	Inservienti	14	Inservienti (uomini)	103.84
16	Manovali			
	Manovali (donne)	14	Inservienti (donne)	100
	Ruolo transitorio			
11	Applicati	10	Applicati	200
12	Aiutanti applicati	11	Aiutanti applicati	150
	Personale esecutivo (stazioni)			
6	Ispettori	5	Ispettori	406.25
6	Capi stazione superiori	5	Soprintendenti.	366.66

(1) Conservando *ad personam* la vecchia qualifica fino ad eventuale promozione.

Grado	TABELLE DEL 1917	Grado	NUOVE TABELLE	Aumento medio annuo virtuale
7	Capi stazione principali	6	Capi stazione principali	300 —
7	Capi gestione principali di 1ª classe	6	Capi gestione principali (1)	
7	Sotto ispettori.	6	Sotto ispettori	
8	Capi stazione di 1ª classe.	7	Capi stazione di 1ª classe	270 —
8	Capi gestione principali di 2ª classe.	7	Capi gestione di 1ª classe (1)	
8	Controllori principali.	7	Revisori principali	275 —
8	Capi telegrafisti principali.	7	Capi telegrafisti principali	270 —
9	Capi stazione di 2ª classe.	8	Capi stazione (1)	257,14
9	Capi gestione di 1ª classe.	8	Capi gestione (1)	
9	Capi telegrafisti di 1ª classe.	8	Capi telegrafisti (1)	
9	Controllori.	8	Revisori	
10	Capi stazione di 3ª classe.	8	Capi stazione	
10	Capi gestione di 2 classe.	8	Capi gestione	
10	Capi telegrafisti di 2ª classe.	8	Capi telegrafisti	
11	Sotto capi.	9	Sotto capi	225 —
11	Applicati (delle stazioni).	10	Applicati (delle stazioni) (1).	200 —
11	Capi stazione di 4ª classe.	9	Sotto capi (1)	225 —
11	Capi fermata di 1ª classe.	10	Capi fermata di 1ª classe	180 —
12	Capi fermata di 2ª classe.	11	Capi fermata	161,53
11	Commessi di 1ª classe.	10	Commessi di 1ª classe.	200 —
11	Commesse di 1ª classe.	10	Commesse di 1ª classe.	200 —
12	Commessi di 2ª classe.	11	Commessi	150 —
12	Commesse di 2ª classe.	11	Commesse	150 —
13	Assistenti di stazione di 1ª classe	11	Assistenti capi merci e materiale	161,53
			Assistenti capi sale	150 —
14	Assistenti di stazione di 2ª classe	12	Assistenti merci e materiale	139,28
			Assistenti sale	128,57
12	Manovratori capi	11	Manovratori capi	190,90
14	Capi squadra manovratori	12	Capi squadra manovratori	163,63
15	Manovratori	13	Manovratori	150 —
12	Deviatori capi	11	Deviatori capi	175 —
14	Capi squadra deviatori	12	Capi squadra deviatori	150 —
15	Deviatori	13	Deviatori	138,46
16	Manovali	14	Manovali	103,12
	Personale dei treni			
7	Controllori capi	6	Sotto ispettori	300 —
8	Capi personale viaggiante principali	7	Capi personale viaggiante principali	266,66
8	Controllori viaggianti principali	7	Controllori viaggianti principali	
9	Capi personale viaggiante di 1ª classe	8	Capi personale viaggiante di 1ª classe	245,45
9	Controllori viagg. di 1ª classe	8	Controllori viagg. di 1ª classe	

(1) Conservando *ad personam* la vecchia qualifica fino ad eventuale promozione.

Grado	TABELLE DEL 1917	Grado	NUOVE TABELLE	Aumento medio annuo virtuale
10	Capi personale viaggiante di 2ª classe	9	Capi personale viaggiante (1)	
10	Controllori viagg. di 2ª classe	9	Controllori viaggianti (1)	
11	Capi personale viaggiante di 3ª classe	9	Capi personale viaggiante	225
11	Controllori viagg. di 3ª classe	9	Controllori viaggianti	
12	Conduttori capi	10	Conduttori capi	
13	Conduttori principali	11	Conduttori principali	161.53
13	Conduttori	11	Conduttori (gr. 11) (2)	
14	Conduttori	12	Conduttori { ai viaggiatori / ai treni merci	140
15	Frenatori	13	Frenatori	121.87
		14	Manovali	103.12
	Personale di Macchina.			
6	Capi deposito superiori	5	Soprintendenti	366.66
7	Capi deposito principali	6	Capi deposito principali	300
8	Capi deposito di 1ª classe	7	Capi deposito di 1ª classe	
9	Capi deposito di 2ª classe	8	Capi deposito (1)	
10	Capi deposito di 3ª classe	8	Capi deposito	272.72
12	Macchinisti di treni a vapore	10	Macchinisti T. V.	
12	Macchinisti di treni elettrici	10	Macchinisti T. E.	
12	Macchinisti tradotte e manovre	11	Macchinisti tradotte e manovre	175
13	Fuochisti	11	Fuochisti T. V.	131.25
13	Assistenti di treni elettrici	11	Assistenti T. E.	
13	Capi squadra accenditori e manovali	12	Capi squadra accenditori e manovali	150
13	Capi squadra accudienti e manovali	12	Capi squadra accudienti e manovali	
15	Accenditori	13	Accenditori	125
15	Accudienti	13	Accudienti	
	Personale addetto alle scritturazioni.			
12	Scritturali di 1ª classe	11	Scritturali di 1ª classe	150
13	Scritturali di 2ª classe	12	Scritturali	128.57
	Personale di Macchine fisse.			
13	Fuochisti conduttori di caldaie e motori	12	Fuochisti conduttori di caldaie e motori	125
	Personale di Linea.			
12	Sorveglianti della linea	10	Sorveglianti della linea	225
14	Capi squadra cantonieri	12	Capi squadra cantonieri	510

(1) Conservando *ad personam* la vecchia qualifica fino ad eventuale promozione.
(2) Col trattamento economico dei Conduttori principali (vedansi norme di inquadramento).

Grado	TABELLE DEL 1917	Grado	NUOVE TABELLE	Aumento medio annuo virtuale
16	Guardiani e cantonieri Guardabarriere (donne)	14	Guardiani - Cantonieri Guardabarriere (donne)	110
	Personale degli approvvigionamenti. (Magazzini).			
11	Sorveglianti di 1ª classe	10	Commessi di 1ª classe dei magazzini	200
12	Sorveglianti di 2ª classe	11	Commessi dei magazzini	150
14	Capi squadra	12	Capi squadra dei magazzini	128.57
16	Manovali	14	Manovali	103.12
	Personale di custodia.			
13	Custodi capi d'officina	11	Custodi capi	150
13	Guardaportoni	11	Guardaportoni	
15	Custodi d'officina	12	Custodi	100
	Personale di manovalanza delle officine, depositi, squadre di rialzo, sedi di verifica, ecc.			
14	Capi squadra manovali	12	Capi squadra manovali	150
16	Manovali	14	Manovali	103.12
	Personale del traghetto di Venezia.			
13	Padroni	11	Padroni	163.63
13	Capi fuochisti	11	Capi fuochisti	
14	Capi squadra	12	Capi squadra	128.57
14	Fuochisti	12	Fuochisti	
15	Marinai	14	Marinai	103.12
	Personale tecnico ed operaio.			
7	Capi tecnici principali	6	Capi tecnici principali	300
8	Capi tecnici di 1ª classe	7	Capi tecnici di 1ª classe	
9	Capi tecnici di 2ª classe	8	Capi tecnici (1)	270
10	Capi tecnici di 3ª classe	8	Capi tecnici	
11	Capi d'arte	10	Capi squadra operai (1)	
12	Capi verificatori	10	Capi squadra verificatori	225.00
12	Capi squadra operai	10	Capi squadra operai	
13	Sotto capi squadra operai	11	Sotto capi squadra operai	192.85
13	Verificatori	11	Verificatori	
14	Operai di 1ª categoria	12	Operai di 1ª classe	187.50
14	Operai di 2ª categoria	12	Operai di 1ª classe	
		13	Operai	159.37
15	Operai di 3ª categoria	13	Operai	

(1) Conservando *ad personam* la vecchia qualifica fino ad eventuale promozione.

Grado	TABELLE DEL 1917	Grado	NUOVE TABELLE	Aumento medio annuo virtuale
	Ruoli transitori (stazioni).			
12	Aiutanti applicati	11	Commessi	150
	Personale di verifica.			
15	Untori	13	Untori	128.57
	Personale scambi e manovre delle officine e dei depositi.			
15	Manovratori d'officina	13	Manovratori	150
15	Deviatori	13	Deviatori	138.46
	Manovali (donne)	14	Manovali (donne)	100

COMUNICATO

AGENTI DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BRIGNONE Enrico (174406)	Manovale	Condannati a 6 mesi di reclusione, per furto vino allo scalo di S. Giuseppe del Cairo, commesso dal 19 al 24 giugno 1919. (Sentenza 27 aprile 1920 della Corte di Appello di Genova).
PASTORINO Giuseppe (140535) . .	Accenditore	
AMELOTTI Bandolino (76500) . . .	Fuochista	Condannati a 4 mesi di reclusione, per furto vino-marsala allo scalo di Rivarolo il 23 febbraio 1920. (Sentenza 27 maggio 1920 della Corte d'Appello di Genova).
GAMBA Luigi (153492).	Manovale	
MASUCCI Giuseppe (168518)	Manovale	Condannato a 6 mesi di reclusione, per correità in furto merci asportate dallo scalo di Milano P. S. il 16 aprile 1920. (Sentenza 22 ottobre 1920 della Corte di Appello di Milano).
ZABARINO Giuseppe (173523) . . .	Manovale	Condannato a 4 mesi di reclusione, per furto cioccolato allo scalo di Vercelli il 12 maggio 1912. (Sentenza 9 ottobre 1919 del Tribunale di Vercelli).
MONCARDI Giuseppe (206326) . . .	Manovale in prova	Condannati il Moncardi alla reclusione per mesi due e giorni 23, ed il Milanesio alla reclusione per mesi tre e giorni 10, per furto vino in stazione di Bra il 12 agosto 1919. (Sentenza 18 dicembre 1919 del Tribunale di Alba).
MILANESIO Bernardo (206327). . .	Manovale in prova	
PARIBELLO Alfredo (112275) . . .	Fuochista	Condannato a 4 mesi di reclusione, per furto caffè alla stazione di Cancello il 3 giugno 1920. (Sentenza 28 ottobre 1920 della Corte d'Appello di Napoli).

Ordine di servizio N. 67.

Apertura dell'esercizio del tronco di ferrovia Filaga-Contuberna della linea secondaria a scartamento ridotto Lercara-Filaga-Bivona-Magazzolo.

Il giorno 10 maggio 1921 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Filaga-Contuberna della linea Lercara-Filaga-Bivona Magazzolo e sarà provvisoriamente esercitato dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato, venendo compreso nella rete delle ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia).

I. — *Descrizione del nuovo tronco.*

Il tronco Filaga-Contuberna si innesta nella stazione di Filaga in prolungamento al tronco Lercara Bassa-Filaga, già in esercizio e termina alla fermata di Contuberna. E' a scartamento di m. 0,95.

La sua lunghezza è di m. 8221 fra gli assi dei fabbricati della stazione di Filaga e fermata di Contuberna.

Il piazzale della fermata di Contuberna è in orizzontale.

La massima pendenza della linea è del 25 ‰. Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi è una galleria lunga m. 754.

Nel tronco vi sono n. 4 case cantoniere doppie e n. 2 passaggi a livello. Circuito telefonico allacciato con Filaga.

II. — *Descrizione della fermata.*

La fermata è servita da una casa cantoniera doppia ed ha due binari per incrocio e disimpegno.

III. — *Dipendenza.*

All'esercizio del tronco provvede, sotto la dipendenza del Capo Compartimento di Palermo, l'Ingegnere Capo di Esercizio delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) con le norme stabilite dall'Ordine di Servizio n. 175, 1911, e dell'Ordine Generale n. 3, 1915.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio Sanitario compartimentale di Palermo.

Per le forniture di magazzino il tronco apparterrà al gruppo 20° (Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento di cui all'Ordine di Servizio n. 392, 1914.

IV. — *Esercizio.*

L'esercizio del tronco vien fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto, di cui agli Ordini di Servizio n. 353, 1915 e n. 19, 1916.

V. — *Servizi ai quali è abilitata la fermata.*

Fino a nuova disposizione la fermata di Contuberna è abilitata al solo trasporto viaggiatori, bagagli e posta.

I trasporti, tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Lercara Bassa, saranno effettuati in base alle norme di cui all'allegato *C* all'O. S. 249, 1912, ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe, compresi il diritto speciale di cui l'art. 4 del R. decreto, legge 9 ottobre 1919, n. 2150 e gli aumenti di cui al R. decreto-legge 25 ottobre 1920, n. 1523 e l'addizionale di lire 0,05 di cui al punto 209 Bollettino Commerciale n. 19, -920.

VI. — *Distanze chilometriche. - Pubblicazioni.*

Le distanze chilometriche tassabili fra la fermata di Contuberna e le stazioni del tronco Lercara Bassa-Filaga si rilevano

dalla tabella polimetrica di cui all'allegato *B* del presente Ordine di servizio.

All'allegato *A* al presente Ordine di servizio sono inoltre riportate le aggiunte che devono essere introdotte nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) nel « Prontuario dei Servizi Cumulativi e di Corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) nella « Prefazione generale all'orario di servizio » (edizione marzo 1921), nel fascicolo « Elenco delle stazioni, ecc. », che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (edizione 1° maggio 1915) e nel Fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo (edizione 17 febbraio 1916).

La fermata di Contuberna sarà fornita dei prontuari delle distanze, dal Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze che provvederà altresì alla fornitura dei biglietti nonchè ad un primo invio.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Lercara Bassa sono quelle indicate qui appresso e stabilite in base alla tariffa ordinaria per viaggi con treni omnibus sulle linee a scartamento ridotto della Sicilia (risultanti dalla parte seconda del Prontuario 16 novembre 1920) da depurarsi del diritto speciale che deve essere computato una sola volta sul prezzo complessivo del biglietto.

Da Lercara Bassa a Contuberna prima classe L. 11,70 terza classe L. 4,90.

VII. — *Contabilità delle stazioni.*

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli Ordini di Servizio 160-1909, 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913, con la circolare 66-1913 e con l'Ordine di Servizio 26-1920.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno versati con unica distinta mod. R 99 insieme a quelli della rete principale.

La fermata di Contuberna effettuerà il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni due giorni e verrà inscritta

nell'elenco annesso all'Ordine di Servizio 184-1913 con l'indicazione delle periodicità di cui alla lettera *B*.

VIII. — *Orari e composizione dei treni*.

Sul tronco di linea Filaga-Contuberna sarà per ora attivata giornalmente una coppia di treni viaggiatori.

I treni saranno composti di carozze aventi posti di prima e di terza classe soltanto.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

IX. — *Carte di libera circolazione*.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Lercara Bassa-Filaga-Palazzo Adriano dovranno per l'anno in corso ritenersi valide anche per il tratto Filaga-Contuberna.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 67-1921.*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico tracciare il nuovo tronco « Filaga-Contuberna »;

— a pagina 104 sostituire la tabella « (136) Lercara bassa-Bivona-Cianciana-Magazzolo » con quella di cui all'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— a pagina 10 fra i nomi di Conselve (stazione) e Conversano inserire il nome di « Contuberna » con l'indicazione della pag. 28;

— a pagina 28 fra i nomi di Calvalcatore e Depupo Castronovo inserire:

Contuberna	Lercara bassa-Bivona-Cianciana-Magazzolo	—	—	—	37	—	—			

—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 10 fra i nomi di Contigliano e Contursi inserire:

Contuberna	FSS	unico

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato, ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pagina 45 dopo il nome di Comitini Zolfare aggiungere:

Contuberna	3	3	2

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo marittimo (Molo trapezoidale) e dalle stazioni sicule ai punti di scambio di Palermo Centrale e Palermo Porto da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 67 dopo i nomi di Comitini Zolfare aggiungere:

Contuberna (1)	—	78 37 *	85 37 *

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 67-1921.*

(136) **Lercara bassa-Bivona-Cianciana-Magazzolo.**

Lercara bassa								
8	Lercara alta							
16	8	*S. Luca*						
18	10	2	Depupo Castronovo					
29	21	14	12	**Filaga**				
37	30	22	20	9	Contuberna			

Ordine di servizio N. 68.

Attivazione di un nuovo apparato centrale idrodinamico e del nuovo segnalamento in stazione di Pioppe di Salvaro.

A partire dalle ore 12 del giorno 27 maggio 1921 nella stazione di Pioppe di Salvaro della linea Bologna-Pistoia verrà attivato un nuovo apparato centrale idrodinamico, in cabina addossata al F. V. per la manovra degli scambi e dei segnali, ed il nuovo segnalamento di partenza e di protezione della stazione stessa.

I nuovi segnali sono:

Pei treni dispari

1 — al Km. 99.018 e cioè a m. 122 dall'asse del F. V.; un semaforo di partenza verso Pistoia;

2 — al Km. 99.729, cioè a n. 588 dall'asse del F. V., ad a m. 387 dalla punta dello scambio estremo lato Bologna,
un semaforo a candelliere a due piantane, di cui quella a sinistra (più bassa) con un'ala di 1ª categoria per comandare agli ingressi da Bologna al F. M., e l'altra ad un ordine di ali accoppiata, una di 1ª categoria per comandare agli ingressi sui binari di corsa ed una di avviso del semaforo di partenza verso Pistoia di cui al punto 1;

3 — al Km. 100.328, cioè a m. 600 dal precedente,
un semaforo con ala di avviso di quello a candeliere di cui al punto 2.

Per i treni pari:

4 — al Km. 99.273, cioè a m. 133 dell'asse del F. V.
un semaforo di partenza verso Bologna:

5 — al Km. 98.787, cioè a m. 353 dall'asse del F. V. ed a m. 174 dalla punta dello scambio estremo lato Pistoia,
un semaforo a sbalzo ad un ordine di ali accoppiate, una di 1ª categoria per comandare agli ingressi sui binari di corsa ed una di avviso del semaforo di partenza di cui al punto 4.

---

6 — al Km. 97.987, cioè a m. 800 dal precedente.
un semaforo a sbalzo con ala di avviso del semaforo ad ali accoppiate di cui al punto 5.

Tutti i suddetti segnali sono a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano.

Contemporaneamente verrà attivato il nuovo segnalamento di manovra costituito dei dischetti bassi che comandano l'uscita dei treni e delle manovre dai binari di corsa e da quelli del fascio merci, e la loro retrocessione su detti binari.

Alla stessa data ed alla stessa ora verranno tolti d'opera il disco di 2ª categoria situato al Km. 100.243 lato Bologna ed il disco di 2ª categoria situato al Km. 98.081 lato Pistoia.

Circolare N. 18.

Norme per la riconsegna dei trasporti ai destinatari.

In troppe occasioni si è dovuto rilevare la completa inosservanza, da parte di molte stazioni, delle norme emanate coll'Ordine di Servizio n. 49 (C) pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 6 del 1913, circa la « Riconsegna dei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. - Uso delle procure e lettere di delagazione ».

Per effetto di tale deplorevole inosservanza è avvenuto, anche di recente, che colli e persino carri completi, i quali erano stati fraudolentemente diretti in disguido a stazioni ad indirizzi diversi di quelli originari, sostituendo documenti falsi a quelli veri, furono poi, dalle stazioni ove giunsero, riconsegnati senza difficoltà ad individui o sconosciuti, oppure conosciuti soltanto di vista, i quali non erano che complici di chi aveva compiuto la detta sostituzione. Evidentemente questi sarebbero stati subito scoperti, e la frode sarebbe stata messa in evidenza, se le stazioni stesse, prima di riconsegnare la merce, si fossero assicurate della identità della persona che richiedeva lo svincolo e l'avessero invitata

a farsi riconoscere col mezzo di altre persone, note e solvibili, esigendo da queste ultime la firma sul libro d'uscita o sulla lettera d'avviso a garanzia dell'autenticità della firma della persona di cui si facevano mallevadrici.

Considerato il discredito morale che le continue truffe del genere gettano sull'Amministrazione ferroviaria e sul suo personale, nonchè il danno finanziario gravissimo che ad essa deriva per i rilevanti indennizzi che deve corrispondere alle parti danneggiate, è mio assoluto intendimento che, quale provvedimento fra i più importanti per la prevenzione e repressione dei furti, le Norme per la riconsegna delle merci ai destinatari vengano in avvenire applicate nel modo più diligente e rigoroso.

Perciò avverto che a chiunque ancora contravvenisse alle norme stesse verrà inesorabilmente applicata la disposizione di cui all'ultimo capoverso dell'Ordine di Servizio già citato, chiamando cioè il contravventore a rispondere *personalmente* del danno finanziario cagionato all'Amministrazione, senza pregiudizio delle misure disciplinari che saranno giudicate del caso.

Le Divisioni Movimento e Traffico a loro volta, e sotto la loro responsabilità, si accerteranno che tutte le dipendenti stazioni siano provviste di almeno un esemplare del ripetuto Ordine di Servizio; richiameranno la particolare attenzione di esse sull'importanza delle norme contenutevi e vigileranno perchè alle operazioni di riconsegna delle merci vengano sempre adibiti esclusivamente agenti i quali, per la loro qualifica, condizioni morali e cognizione del servizio, offrano sicura garanzia di saper valutare la portata e gli scopi delle norme medesime ed applicarle nel modo voluto.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore Generale.
C. CROVA.

SENTENZA

Trasporto di cose - Incendio - Regime di guerra.

L'Amministrazione ferroviaria non è responsabile dei danni toccati alle spedizioni eseguite a rischio e pericolo del mittente e del destinatario a norma del R. Decreto 15 aprile 1915, numero 672 e dei manifesti 29 maggio ed 8 novembre 1915 del Comando Supremo, a meno che sia provata la causa del danno e risulti che questa non è in alcuna relazione con le speciali condizioni create all'esercizio ferroviario dallo stato di guerra (1).

CASSAZIONE DI ROMA — Sentenza 18 febbraio, 21 marzo 1921 (*Pres.* Tommasi; *est.* Fazioli; *P. M.* Moramarco, *concl. conf.*) Ferrovie Stato *ricorrenti contro* Bortolotti e Cesari.

FATTO.

Nell'incendio del magazzino della G. V. alla stazione di Bologna, avvenuto la notte dal 9 al 10 aprile 1917, rimasero distrutte due casse di tessuti diretti alla Ditta Bortolotti Cesare di Bologna, la quale ne chiese l'indennizzo in lire 2937,80 oltre gli interessi e le spese.

L'Amministrazione delle ferrovie di Stato eccepì la sua irresponsabilità in base al R. decreto 15 aprile 1915, n. 672 e ai manifesti del Comando Supremo dell'Esercito, ma il Tribunale di Bologna, con sentenza 11 maggio 1918, ritenne che dovesse ammettersi la prova testimoniale dedotta dalla istante, per dimostrare la colpa grave degli agenti della convenuta, poichè, a dire della

(1) Ved. sentenza stessa Corte 8 novembre 1919 e Corte App. Milano 6 aprile 1920, nel Boll. 1920, IV, pag. 1 e 137, con richiami in nota.

sentenza stessa, sarebbe in tal modo stata paralizzata la presunzione *juris tantum* creata a favore delle Ferrovie durante la guerra.

La Corte di Bologna giudicando poi sul gravame dell'Amministrazione, con sentenza 20 ottobre 1919, limitava la prova della Ditta ai soli capitoli sotto i numeri 1, 2, 4, così concepiti:

1° Che l'incendio avvenuto nella stazione delle ferrovie di Stato di Bologna, il giorno 10 aprile 1917, alle ore 4 circa, si sviluppò nel centro del magazzino arrivi G. V., in un mucchio di scope e di stracci imbevuti di benzina e petrolio, provenienti dai rifiuti di altre stazioni, che si tenevano a contatto delle merci, sebbene presentassero un grande pericolo;

2° Che in detto magazzino non si trovava alcuna guardia il giorno dell'incendio, nè i giorni antecedenti;

3° Che nel magazzino dove si sviluppò l'incendio contrariamente alle disposizioni regolamentari si trovavano cinque latte di benzina.

Ammise pure la Corte alcuni dei capitoli di prova orale, che in via subordinata aveva proposto l'Amministrazione.

Ricorre ora questa ultima e chiede l'annullamento della sentenza della Corte di Bologna col seguente unico mezzo:

Violazione dell'articolo 1 lettera *g*) del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, e dei manifesti 29 maggio ed 8 novembre 1915 del Comando Supremo;

Violazione degli articoli 1151, 1152, 1229 Codice civile:

Difetto di motivazione, articoli 517, n. 1 e 7, 361, n. 2, 360, n. 6 procedura civile.

DIRITTO.

Considerato che la Corte di Bologna, tenendo presenti le disposizioni emanate in esecuzione del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672 dal Comando Supremo dell'esercito coi manifesti 29 maggio e 8 novembre 1915 nelle provincie dichiarate in istato di guerra, come quella di Bologna, riconobbe esattamente, in conformità del resto delle ripetute decisioni di questa Suprema Corte, che l'autorizzazione data all'Amministrazione ferroviaria di accettare

le spedizioni delle merci durante la guerra subordinatamente alla esigenze militari e *in ogni caso a tutto rischio e pericolo degli speditori*, dava luogo a una semplice presunzione *juris tantum* di irresponsabilità dell'Amministrazione per le avarie o perdite delle merci trasportate: presunzione la quale poteva essere vinta dalla azione per indennizzo del destinatario o degli altri interessati, solo quando costoro fossero giunti a dimostrare, che il danno era stato causato da colpa della vettrice e dei suoi agenti, e che tale colpa, anzichè con le ordinarie condizioni del traffico, fosse in relazione di dipendenza, diretta o indiretta, con le speciali condizioni in cui l'esercizio ferroviario versava appunto per lo stato di guerra. Ora questo secondo compito, che la legge imponeva alla Ditta citante, non venne affatto esaurito con la formula dei tre capitoli di prova testimoniale ammessi dalla sentenza impugnata, poichè in essi lo stato di guerra non era preso in alcuna considerazione, e non si faceva altro che esporre lo stato materiale di giacenza di alcune determinate merci nei magazzini della G. V. della stazione di Bologna, e la pretesa deficienza di personale di custodia; circostanze quindi che potevano avere attinenza solo con l'andamento ordinario del servizio e col tipo comune della colpa delle ordinarie contingenze, ma non nel periodo di guerra. Era invece evidente che, per gli stessi principi premessi alla impugnata decisione, occorreva indirizzare la prova sul vero punto della causa, che consisteva nel dimostrare la colpa delle Ferrovie anche sulle condizioni di servizio originate dalla guerra, tanto più che su tale terreno si difendeva l'Amministrazione, sostenendo, in linea di fatto, che per ordine della Direzione dei trasporti militari, fin dall'inizio della guerra, una metà del capannone della G. V. alla stazione di Bologna era stato consegnato alla Croce Rossa, che anche per disposizione militare erano ad intervalli sospese le spedizioni a P. V., e quelle a G. V. erano aumentate, rendendo insufficiente il magazzino rimasto, che le merci pel loro affollamento non si potevano separare in modo da tenere distinte quelle comuni dalle altre facilmente infiammabili, e che la spedizione di benzina esistente nella notte dell'incendio proveniva dall'Autorità militare. La deficienza della prova della Ditta istante fu del resto riconosciuta dalla stessa Corte di Appello, poichè essa, mentre diceva che i fatti da pro-

vare, se veri, dimostravano una deplorevole negligenza dell'Amministrazione e dei suoi preposti, non affermava che tale negligenza andava connessa allo stato di guerra, ma aggiungeva che sarebbe da vedersi poi in seguito se la negligenza stessa dovesse attribuirsi a conseguenza necessaria dello stato di guerra, e precisamente allo stato tumultuoso e disordinato per esso creatosi, e agli ordini imperativi dell'Autorità militare. Quindi in aperta violazione della legge veniva ammessa una prova irrilevante, mentre la questione fondamentale della causa veniva rinviata all'esito di tale prova.

Nè il rinvio è giustificato dalla considerazione contenuta in altra parte della sentenza impugnata, che la decisione in parola fosse prematura, perchè ciò sarebbe stato lecito solo se l'attore avesse offerta una prova efficace nei sensi della legge e del contenuto dell'azione.

In tal caso difatti è naturale che le risultanze del mezzo istruttorio potevano e dovevano vagliarsi solo dopo che il mezzo fosse stato raccolto. E' quindi evidente, oltre alla violazione della legge, anche il vizio logico della motivazione in parola, la quale è spiegabile soltanto con la perplessità, da cui la vertenza è dominata nella valutazione delle eccezioni delle Ferrovie.

Che ciò basterebbe per l'annullamento della sentenza.

Ad ogni modo è necessario rilevare che coi capitoli in questione non è bene chiarito se la Ditta volesse dimostrare che i fatti da essa allegati erano stati la causa dell'incendio o una concausa all'aggravarsi dell'incendio stesso, in quanto la presenza di materiale facilmente infiammabile e la mancanza di guardiano avrebbe contribuito alla propagazione più violenta e sollecita delle fiamme. Ora l'Amministrazione giustamente fa rilevare come dalla relazione di causalità fra l'incendio e la presenza dei materiali non si faccia parola nei capitoli ammessi, e l'indagine in questo punto era necessaria anche per determinare la consistenza e la importanza del secondo addebito. Pertanto anche sotto questo aspetto il ricorso deve essere assolto.

Per questi motivi. — Cassa la impugnata sentenza della Corte di appello di Bologna del 20 ottobre 1919, e rinvia alla Corte di Appello di Ancona.

Errata-corrige.

Nei quadri di classificazione degli stipendi per il personale delle F. S. (Legge 368 del 7 aprile 1921) pubblicati nel Bollettino Ufficiale n. 15 del 14 aprile 1921, a pag. 106, di fianco alle qualifiche: *uscieri capi*, *ripartitori di documenti*, correggere lo stipendio massimo in lire 9000.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . .	L.	**6.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . .	»	**12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV N. 20 19 MAGGIO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(6853) Roma, 1921 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

Regio Decreto 24 *aprile* 1921, *n.* 546, *che modifica il regolamento 26 novembre* 1908, *n.* 804, *circa la concessione dei biglietti per viaggi sulle ferrovie dello Stato a favore di direttori, redattori e corrispondenti dall'Italia di giornali esteri* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il nostro decreto 26 novembre 1908, n. 804, che approvava il regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per viaggi gratuiti ed a prezzo ridotto in applicazione della legge 9 luglio 1908, n. 406;

Visto il Nostro decreto 7 febbraio 1915, n. 159, che modifica il terzo ultimo capoverso dell'articolo 22 del regolamento approvato col R. decreto 26 novembre 1908, n. 804;

Udito il parere del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo e decretato e decretiamo:

Articolo unico:

Il terz'ultimo capoverso dell'art. 22 del regolamento approvato col R. decreto 26 novembre 1908, n. 804, è modificato come segue:

« Le domande dei biglietti a favore di direttori, di redattori e di corrispondenti dall'Italia di giornali esteri, con le notizie e documenti giustificativi, devono essere rivolte alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, cui spetta di decidere in

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 maggio 1921, n. 114.

merito all'accoglimento delle domande stesse, sopra parere di una Commissione composta di due funzionari delle ferrovie, del segretario generale del Ministero degli affari esteri, di un funzionario delegato annualmente dal Ministero degli affari esteri, e di un rappresentante della stampa nominato ogni triennio dai sodalizi della stampa italiana ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI - PEANO - BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

DECRETO MINISTERIALE 3 *maggio* 1921, *che conferma in carica alcuni membri del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e l'art. 1 del regio decreto n. 728 del 28 giugno 1912;

DECRETA:

I signori: Gr. Croce Dott. Nicola MIRAGLIA, Comm. Ing. Luigi BARZANÒ e Comm. Prof. Tito POGGI sono confermati nella carica di membri del Consiglio generale del traffico fra quelli della categoria *a*) del citato articolo 63 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

DECRETO MINISTERIALE 3 *maggio* 1921, *relativo alla nomina di alcuni membri del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 lettera *b*) e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e il regio decreto n. 289 del 10 marzo 1921;

DECRETA:

I signori: Gr. Uff. Domenico ROMANO, Comm., Avv. Gerardo DI MARTINO e Comm. Avv. Francesco POTENZA, funzionari superiori del Ministero dei lavori pubblici, sono nominati membri del Consiglio generale del traffico, quali rappresentanti del Ministero stesso, in sostituzione dei signori: Gr. Uff. Andrea VIETRI, Gr. Uff. Ing. Nicola COLETTA e Comm. Avv. Francesco Saverio DE ROSSI.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

DECRETO MINISTERIALE 3 *maggio* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e l'articolo 1 del regio decreto n. 728 del 28 giugno 1912;

DECRETA:

Il Comm. Ing. Antonio GREGORIS è nominato membro del Consiglio generale del traffico fra quelli della categoria *a*) del citato articolo 63 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

DECRETO MINISTERIALE 3 *maggio* 1921, *relativo alla nomina di alcuni membri del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e l'articolo 1 del regio decreto n. 728 del 28 giugno 1912;

DECRETA:

I signori: Comm. Ettore APPIANI, Comm. Marco CASSIN, Comm. Ing. Giovanni MARCELLO e Comm. Renzo SABBADINI sono nominati membri del Consiglio generale del traffico fra quelli della categoria *a)* del citato articolo 63 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

DECRETO MINISTERIALE 11 *maggio* 1921, *che fissa la lunghezza del tronco Cavalcatore-Assoro della linea a scartamento ridotto Dittaino-Leonforte.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 43 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Vista la deliberazione presa dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato nell'adunanza del 13 aprile 1912, relativa al computo delle distanze tassabili pei tronchi con dentiera delle Ferrovie complementari sicule;

Su proposta del Direttore generale delle Ferrovie dello Stato

DECRETA:

Agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci, la lunghezza del tronco Cavalcatore-Assoro della linea a scartamento ridotto Dittaino-Leonforte è fissata in km. 13.

Roma, li 11 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

COMUNICATO

AGENTI DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BAZZERLA Giovanni (165415)	Frenatore	Condannato a 5 mesi di carcere duro, per appropriazione indebita di L. 600, commessa nei mesi di agosto e settembre 1919. (Sentenza 17 marzo 1920 del Tribunale Provinciale di Trieste).
AMPOLLINI Alberto (162782)	Manovale	Condannato ad un anno di reclusione militare, per ricettazione di biciclette nuove rubate il 19 settembre 1918 allo scalo di Rogoredo. (Sentenza 10 novembre 1918 del Tribunale di Guerra di Milano).
FANTESCHI Franc. (108318)	Conduttore Capo	Condannato ad un anno di reclusione ed a L. 120 di multa, per ricettazione di scatole di burro provenienfi da furto commesso il 29 marzo 1919 allo scalo di Belfiore presso Mantova. (Sentenza del 16 marzo 1920 della Corte d'Appello di Brescia).
ROSSI Dante (150223).......	Manovale	Condannato ad un mese di reclusione ed a L. 50 di multa, per ricettazione di attrezzi meccanici e materiali diversi provenienti da furti commessi sulla fine del 1918 ed i primi del 1919 nelle stazioni di Sampierdarena e Rivarolo Ligure. (Sentenza 7 novembre 1919 del Tribunale di Genova).
BARONE Renato	Operaio 2ª cat. in prova	Condannato a 3 mesi e dieci giorni di reclusione, per furto di tubi rame, commesso in Salerno il 29 agosto 1916 in danno della ferrovia .(Sentenza 19 aprile 1919 del Tribunale di Salerno).

Ordine di servizio N. 69.

Cambiamento di nome della stazione di Assoro.

La stazione di Assoro, della linea Bicocca-Aragona Caldare, assume la nuova denominazione di « Dittaino ».

Di conseguenza le due linee a scartamento ridotto per Piazza Armerina e Leonforte che si diramano da detta stazione, assumono le denominazioni « Dittaino-Piazza Armerina » e « Dittaino-Cavalcatore-Leonforte ».

Le variazioni da apportare nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nelle altre pubblicazioni di servizio risultano dall'allegato *A* al successivo Ordine di servizio, n. 70.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 70.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Cavalcatore-Assoro della linea a scartamento ridotto Dittaino-Cavalcatore-Leonforte.

Il giorno 12 maggio 1921 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Cavalcatore-Assoro della linea a scartamento ridotto Dittaino-Cavalcatore-Leonforte e sarà esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, venendo compresa nella rete delle Ferrovie Secondarie (gruppo Sicilia).

I. — *Descrizione del nuovo tronco.*

Il tronco Cavalcatore-Assoro si allaccia alla stazione di Cavalcatore in prolungamento del tronco Dittaino-Cavalcatore, già in esercizio, e termina alla stazione di Assoro.

E' a scartamento di m. 0.95.

La sua lunghezza è di m. 4350 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Cavalcatore ed Assoro.

La lunghezza totale del tronco Dittaino-Assoro è di m. 9966 a partire dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Dittaino, al quale asse si riferiscono le progressive indicate nel presente ordine di servizio.

Il piazzale della stazione di Assoro è in orizzontale.

Tutto il tronco Cavalcatore-Assoro, meno m. 308 ai tratti estremi. è armato con rotaia centrale dentata, sistema Strub; esso s'inerpica tutto su una unica pendenza del 75 ‰.

Il raggio minimo delle curve e di m. 100.

Le opere d'arte più importanti sono:

Sei gallerie denominate delle Voste dal n. 1 al n. 6; la prima lunga m. 230 fra le progressive Km. 5+775 e 6+005; la seconda lunga m. 132 fra le progressive Km. 6 + 292 e 6 + 424; la terza lunga m. 50 fra le progressive Km. 6 + 845,22 e 6 + 895.22; la quarta lunga m. 112 fra le progressive Km. 7 + 104 e 7 + 216; la quinta lunga m. 81 fra le progressive Km. 7 + 377 e 7 + 458 e la sesta lunga m. 77 fra le progressive Km. 8 + 014.94 e 8 + 091.94.

Due viadotti, una a 10 luci di m. 8 ciascuna alla progressiva Km. 7 + 000 e l'altro di 5 luci di m. 8 ciascuna alla progressiva Km. 7 + 503.

Vi sono due case cantoniere doppie ed 1 semplice.

II. — *Descrizione delle stazioni.*

Stazione di Assoro. Stazione con fabbricato viaggiatori a destra venendo da Dittaino. Ha magazzino merci e piano caricatore, ma per ora non ha che due binari per solo servizio viaggiatori.

III. — *Dipendenza*

All'esercizio del tronco provvede, sotto la dipendenza del Capo Compartimento di Palermo, il Capo dell'Esercizio delle Ferrovie Secondarie (gruppo Sicilia) con le norme stabilite dallOrdine di servizio 175-1911 e dall'O. G. 3-1915.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo.

Per le forniture di magazzino il tronco apparterrà al gruppo ventesimo (Ferrovie Secondarie Gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento di cui l'O. S. 392-1914.

IV. — *Esercizio.*

L'esercizio del tronco viene fatto in base ai regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto, di cui gli O. S. 323-1915 e 19-1916.

V. — *Servizi ai quali sono abilitate le stazioni.*

La stazione di Assoro sarà abilitata a tutti i servizi, salvo quanto viene disposto al punto X.

I trasporti in servizio locale e quelli da oltre e per oltre la stazione di Dittaino saranno effettuati in base alle norme di cui l'allegato C all'O. S. 249-1912, all'O. S. 189-1913 ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe, compresi gli aumenti di cui al punto 329 del Bollettino Commerciale n. 27-1920 (R. decreto 1523 del 29 ottobre 1920, inserito nel bollettino ufficiale 46 dell11 novembre 1920) e l'addizionale di L. 0.05 di cui al punto 209 del Bollettino Commerciale 19-1920.

VI. — *Distanze chilometriche - Pubblicazioni.*

La distanza chilometrica tassabile fra le stazioni di Cavalcatore ed Assoro è fissata in Km. 13. Le distanze chilometriche fra le stazioni del tronco Dittaino-Assoro risultano dall'allegato B al presente Ordine di servizio.

Nell'allegato A al presente Ordine di servizio sono riportate le aggiunte e le modificazioni che devono essere introdotte nelle vigenti pubblicazioni.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di scorsa semplice da oltre e per oltre la stazione di Dittaino sono quelle indicate qui appresso stabilite in base alla tariffa ordinaria per viaggi con treni omnibus sulle linee a scrtamento ridotto della Sicilia (risultanti dalla parte II del Prontuario 16 novembre 1920) da de-

purarsi del diritto speciale che deve essere computato una sola volta sul prezzo complessivo del biglietto.

Da Dittaino a Cavalcatore - 1ª classe L. 4.30, 3ª classe L. 1.70.

Da Dittaino ad Assoro - 1° classe L. 7.75, 3ª classe L. 2.95.

I documenti di trasporto da presentarsi pei trasporti in servizio locale del tronco e per quelli da e per oltre la stazione di Dittaino sono quelli in uso nella rete principale.

VII. — *Contabilità delle stazioni.*

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli O. S. 160-1909, 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913, con la Circolare 66-1913 e con l'O. S. 26-1920.

La stazione di Assoro dovrà compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di Dittaino, nella linea a scartamento normale, separati riassunti delle spedizioni a G. V. ed a P. V.; così pure dovrà compilare separati riassunti arrivi per le provenienze dalla linea a scartamento normale oltre Dittaino.

La stazione di Assoro effettuerà il versamento alla Cassa compartimentale di Palermo ogni due giorni e verrà iscritta nell'elenco annesso all'O. S. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera B.

VIII. — *Orari e composizioni dei treni.*

Sulla linea Dittaino-Assoro saranno attivate due coppie di treni viaggiatori.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

IX. — *Carte di libera circolazione.*

Tutte le carte di libera circolazione, che comprendono il tronco Dittaino-Calvalcatore, dovranno per l'anno in corso ritenersi valide anche per il tratto Cavalcatore-Assoro.

X. — *Disposizione transitoria.*

Temporaneamente, e fino a nuovo avviso, la stazione di Assoro farà servizio limitatamente ai viaggiatori, bagagli e posta.

Il servizio viaggiatori sulla linea Dittaino-Assoro sarà limitato per ora e fino a nuovo avviso, ai viaggiatori di terza classe e nei limiti della capacità dei veicoli trainabili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 70-1921.*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 11 cancellare il nome della stazione di Assoro e le relative indicazioni;

— a piè della pagina stessa cancellare la nota *(f)*:

— a pagina 25 fra i nomi delle stazioni di Dirillo e Dogna inserire:

Dittaino *(e)*	Bicocca-Aragona Caldore	Palermo 4° Catania	Catania	123.137 138	V	B

G	A	O	V	B	S.P.	—	—	F	—	30	S

— a piè della pagina stessa trascrivere la seguente nota:

« *(e)* Stazione di transito colle linee complementari a scartamento ridotto Dittaino-Piazza Armerina e Dittaino-Cavalcatore-Leonforte ».

— nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico cambiare il nome di « Assoro » in « Dittaino » e il nome di « Cavalcatore » in « Assoro »;

— a pagina 102 nella tabella (123) Bicocca-Aragona Caldare e nella nota (1) a piè della tabella stessa cambiare il nome della stazione di « Assoro » in « Dittaino »;

— a pagina 104 sostituire la tabella (138) Assoro-Leonforte con quella di cui all'allegato *B* al presente ordine di servizio, e nella tabella 137 cambiare l'intestazione in « Dittaino-Piazza Armerina » e il nome della stazione capo linea di « Assoro » in « Dittaino ».

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— a pagina 3 delle linee complementari sicule a scartamento ridotto modificare le denominazione delle linee « Assoro-Leonforte » e « Assoro-Piazza Armerina » rispettivamente in « Dittaino-Cavalcatore-Leonforte » e « Dittaino-Piazza Armerina »;

— a pagina 7 fra i nomi di Assenza e Ateleta inserire il nome di « Assoro » con l'indicazione della pagina 28:

— a pagina 28 delle linee complementari sicule modificare la denominazione delle linee « Assoro-Leonforte » e « Assoro-Piazza Armerina » rispettivamente in « Dittaino-Cavalcatore-Leonforte » e « Dittaino-Piazza Armerina »:

nella testata del prospetto cambiare, nella colonna 3, il nome di « Assoro » in « Dittaino »;

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 70–1921.*

prima del nome di Bellia aggiungere:

Assoro	Dittaino-Cavalcatore-Leonforte	23	—	—	—	—	—				G	A	P	V. B.	—	—	F	—	—	—	—	—

di contro al nome della stazione di Cavalcatore modificare il nome della linea in « Dittaino-Cavalcatore-Leonforte »;

di contro ai nomi di Bellia, Floristella, Grottacalda, Mulinello, Piazza Armerina, modificare il nome della linea in « Dittaino-Piazza Armerina »:

— a pagina 29 di contro ai nomi di Ronza e Valguarnera modificare il nome della linea in « Dittaino-Piazza Armerina ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921):

— a pagina 8 modificare le indicazioni riguardanti la stazione di Assoro nel modo seguente:

ASSORO	FSS	unico

— a pagina 10 scrivere il nome di « Cavalcatore » in carattere minuscolo, e fra i nomi di Dirillo e Divaccia inserire:

DITTAINO	P	152

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915):

— a pagina 44 modificare nel modo seguente le indicazioni delle zone riguardanti la stazione di Assoro:

Assoro	2	3	2

— a pagina 45 fra i nomi di Dirillo e Donnafugata inserire:

Dittaino	2	2	2

segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 70–1921.*

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo marittimo (Molo trapezoidale) e dalle stazioni sicule ai punti di scambio di Palermo Centrale e Palermo Porto da valre per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916):

— a pagina 66 modificare nel modo seguente le indicazioni riguardanti la stazione di Assoro:

Assoro (1)	Roccapalumba Alia	174 23 *	181 23 *

— a pagina 68, fra i nomi di Dirillo e Donnafugata inserire:

Dittaino	Roccapalumba Alia	174	181

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni:

— a pagina 3 cancellare il nome di Assoro e le relative indicazioni;

— a pagina 6 fra i nomi di Dirillo e Dogna inserire:

Dittaino	78	22

— a pagina 78 numero progressivo 22 cambiare il nome di « Assoro » in « Dittaino ».

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 70–1921.*

DITTAINO-CAVALCATORE-ASSORO

(Linea a scartamento ridotto).

Dittaino		
11	Cavalcatore	
23	13	**Assoro**

Ordine di servizio N. 71.

Cambiamento di nome della fermata di Favara.

La fermata di Favara, della linea Palermo-Porto Empedocle, assume la nuova denominazione di « Favara di Villabate ».

Di conseguenza nel volume Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914), alle pagine 26 e 103 (tabella 125), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta fermata, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 72.

Cambiamento di nome della fermata di Scala.

La fermata di Scala, della linea di Palermo-Messina, assume la nuova denominazione di Roccavaldina Scala Torregrotta.

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 49, inserire fra i nomi delle stazioni di Roccastrada e Roccavione quello di Roccavaldina Scala Torregrotta, riportando di fronte le indicazioni ora esistenti a pagina 56 per la fermata di Scala;

— a pagina 56, cancellare il nome della fermata di Scala con tutte le relative indicazioni;

— a pagina 102 (tabella 124), sostituire il nome della fermata di Scala con quello di Roccavaldina Scala Torregrotta.

Inoltre dovranno apportarsi conformi modificazioni nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta fermata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 19.

Paghe al personale.

Il continuo svilupparsi dei lavori per costruzione di nuove linee, l'aumento di personale delle grandi officine e dell'importo delle competenze da pagarsi anche per quanto riguarda il personale di linea dei lavori sono andati assorbendo l'opera dei pagatori delle Casse per modo da ridurne sempre più la disponibilità per l'esecuzione delle paghe del rimanente personale (Uffici, stazioni, depositi, ecc.) con l'effetto anche per questi di accrescere notevolmente le rimanenze per paghe insoddisfatte.

All'intento di integrare l'opera di detti pagatori si è venuti nella determinazione di riordinare il servizio delle paghe nel senso di riservare ai pagatori stessi, in via generale, quelle degli Uffici centrali, divisionali e distaccati, del personale di linea, dei lavori e delle costruzioni, delle grandi officine e dei più importanti depositi e stazioni e di affidare l'esecuzione delle altre ai titolari delle stazioni, dei depositi, ecc.

In relazione a ciò l'On. Consiglio di Amministrazione ha deliberato che il premio di lire 0,12 per ogni mille lire pagate al personale di cui al 2° comma dell'articolo 156 D. C. A. sia esteso a partire dal 1° gennaio c. a. agli agenti di qualunque Servizio in-

caricati delle paghe, quando l'importo di queste da ciascuno corrisposte nel mese non sia inferiore a lire 50.000.

Per quanto riguarda il personale delle stazioni, si avverte che il compenso anzidetto dovrà essere corrisposto indipendentemente dal premio stabilito per maneggio di denaro dagli art. 163 e 165 D. C. A.

Per ottenere la liquidazione gli interessati dovranno su ciascun documento riguardante esclusivamente competenze al personale da essi pagate, indicare le proprie generalità (matricola, cognome, nome, qualifica, residenza) ed alla fine di ogni mese, sempre quando l'importo complessivo delle anzidette somme da essi pagate non sia inferiore a lire 50.000, trasmetteranno alla propria Divisione un elenco delle stesse con l'indicazione dei ruoli corrispondenti ripetendovi le proprie generalità, affinchè la Divisione stessa possa comprendere l'importo del compenso nel ruolo imputandolo al partitario delle competenze accessorie.

Circolare N. 20.

Trasporti di derrate.

Si è avuto occasione di richiamare più volte tutto il personale interessato sulle irregolarità che si verificano nel trasporto delle derrate deperibili e deperibilissime, ma con esito poco soddisfacente.

Si trova pertanto necessario di rammentare quanto segue:

1°) Applicare sempre ai carri derrate la prescritta etichetta mod. M. 246 I ed il cartellino mod. M. 242 a.

2°) Per le derrate deperibilissime le stazioni che emettono il mod. M. 167 debbono incollare sul frontespizio il listino mod. M. 272 e.

3°) Mettere nell'interno dei carri il duplicato del documento di trasporto per i carri diretti all'interno, ed il duplicato del foglio di via per i trasporti diretti all'estero.

4°) A cura del Conduttore Capo e Conduttore Principale di ognuno dei treni, con i quali ha luogo l'inoltro dei carri derrate, apporre nelle apposite caselle del mod. M. 167 il relativo timbro a compostore, indicante il numero del treno e la data. Altrettanto praticheranno le stazioni di transito.

5°) Che venga curato attentamente dalle stazioni e dal personale di scorta dei treni la spunta dei carri derrate che si ricevono in consegna, con i documenti di trasporto. La stazione che riscontra mancante qualche documento espleterà con tutta sollecitudine le pratiche relative informando anche la stazione destinataria od i transiti di confine, per i carri diretti all'estero, inoltrando i carri stessi con la prescritta provvisoria.

6°) Astenersi in modo assoluto dal correggere i numeri dei carri sui documenti di trasporto, onde evitare disguidi e conseguenti ritardi nell'inoltro.

Nel caso si rendesse necessario ciò potrà essere fatto solamente dalle stazioni dopo eseguiti i necessari accertamenti e facendolo risultare con apposita annotazione sui documenti medesimi, convalidata dal timbro a compostore e firma del Capo Stazione o chi per esso.

Le Divisioni Movimento sorveglieranno che le disposizioni in cui sopra vengano osservate.

Circolare N. 21.

Pagamenti di urgenza per conto dei magazzini.

A maggiore chiarimento delle disposizioni date con l'ultima parte dell'Istruzione n. 1-1920, circa la facoltà concessa ai Capi Magazzino di emettere autorizzazioni R. 99 *a*) per il pagamento coi fondi delle stazioni, degli acquisti d'urgenza ordinati e regolarmente approvati dalla Sede Centrale per somme non superiori a lire 5,000, si fa presente che tali mod. R. 99 *a*) perchè siano am-

messi a pagamento, devono essere sempre corredati dagli originali delle relative fatture e delle autorizzazioni A-14, restando inteso che con tale documentazione non occorre che i ripetuti moduli R. 99 *a*) siano muniti del visto del Capo del Servizio Approvvigionamenti.

Comunicazioni.

Riammissione alle aste. — Con decreto del 6 aprile 1921 del Ministro di agricoltura è stato riammesso a fare offerte, per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni il Sig. NOCENTINI Pietro fu Ranieri, negoziante di legname, nato e domiciliato a Reggello frazione di Tosi (Firenze) che fu escluso con precedente decreto del 24 dicembre 1906.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
1ª	Delegato	**Degaudenzi** cav. uff. ing. Rocco ingegnere capo – Serv. Lavori.	**Degaudenzi** cav. uff. ing. Rocco – ingegnere capo – Div. Lav. Torino.
10ª	Delegato	**Ceranto** rag. Luigi – capo mag. di 2ª cl. – Mag. Foligno.	**Ceranto** rag. Luigi – capo mag. di 2ª cl. – Mag. Verona.
11ª	Delegato suppl.	**Helmsdorff** Giuseppe – segretario di 2ª cl. – D. C. Fortezza.	**Helmsdorff** Giuseppe – segretario di 2ª cl. – Torino Sm. Mag.
17ª	Rappr. suppl.	**Casalotti** Agostino – capo dep. di 2ª cl. – Dep. loc. Faenza.	**Casalotti** Agostino – capo dep. di 2ª cl. – Dep. loc. Rimini.
21ª	Delegato suppl.	**Civardi** Giuseppe – operaio di 2ª cl. – Off. mat. mob. Rivarolo.	**Civardi** Giuseppe - operaio di 2ª cat. – Sq. R. Genova P.
25ª	Delegato	**Bielli** Pietro – manovale – Off. mat. mob. Rivarolo.	**Bielli** Pietro – manovale – Dep. loc. Rivarolo.
27ª	Delegato	**Bonaccorsi** Placido – capo staz. di 1ª cl. – Staz. Canicattì.	**Bonaccorsi** Placido – capo staz. di 1ª cl. – Staz. Caltanissetta.
29ª	Delegato	**Sbolci** Mario – capo gestione princ. di 2ª cl. – Staz. Genova P. P.	**Sbolci** Mario – capo gestione princ. di 2ª cl. – Staz. Firenze C.
31ª	Delegato	**De Pinto** Raffaele – sotto capo – Staz. Albacina.	**De Pinto** Raffaele – sotto capo – Staz. Fabriano.
41ª	Delegato	**Barsi** Giovanni – capo tecnico di 3ª cl. – Off. mat. mob. Messina.	**Barsi** Giovanni – capo tecnico di 3ª cl. – Off. mat. mob. Lucca.

Il Direttore generale: C. CROVA.

(VERDE).

Circolare N. 1v

Rimarcatura dei carri ex-austro-ungarici definitivamente assegnati agli Stati successori.

A. — *Premessa.*

La Commissione, nominata a sensi del Trattato di Pace di St. Germain per la ripartizione del materiale del parco comune austro-ungarico fra gli Stati successori della ex Monarchia, ha proceduto intanto all'assegnazione definitiva di una parte dei carri da merce fra Italia, Ceco-Slovacchia, Austria, Polonia, Jugoslavia e Romania, ed ha altresì stabilito quanti e quali di detti carri da merce sono assegnati a ciascuno dei su indicati Stati.

Questi carri da ripartire sono elencati in due gruppi:

il primo contiene, in ordine numerico, i carri da merce marcati K. K. St. B., il cui numero di servizio ha un tratto d'unione fra la 3ª e la 4ª cifra cominciando da destra (cioè fra la cifra delle centinaia e quella delle migliaia);

il secondo contiene invece i carri da merce col numero di servizio *senza* tratto d'unione e muniti delle seguenti marche di proprietà:

K. K. St. B. - K. F. N. B. (od eventualmente: Nordbahnlinien) - St. E. G. - Ö. N. W. B. - S. N. D. V. B. - B. N. B. e B. M. B.

Ciascuno Stato ha l'obbligo di fare ricerca dei carri elencati nei due gruppi suddetti e di applicare a quelli che verranno trovati entro le sue frontiere, la nuova marca di proprietà stabilita.

A ciascuno di tali carri viene barrata con una linea bianca la marca di proprietà originaria ed applicata la marca di proprietà dello Stato al quale il carro risulta assegnato. Inoltre, per distinguere i carri che, marcati in uno Stato diverso da quello proprietario, vengono diretti a quest'ultimo per la consegna, essi vengono muniti di uno speciale contrassegno, consistente in una croce bianca a due bracci ǂ della grandezza delle lettere della

marca di proprietà e posta immediatamente davanti a questa (ad esempio, un carro da noi rimarcato per la Polonia porterà la marca ⩩ P. K. P.).

Ciò premesso, ed essendo state destinate le *Officine del Materiale mobile di Vicenza* a provvedere alla rimarcatura dei carri in questione, si dispone quanto segue:

B. — *Disposizioni da osservarsi dalle stazioni di transito del nuovo confine Nord-Orientale.*

Ciascun transito nord-orientale, appena eseguite le scritturazioni sul piazzale dei treni in partenza per l'Italia, deve verificare se fra i carri K. K. St. B. - K. F. N. B. (od eventualmente: Nordbahnlinien) - St. E. G. - Ö. N. W. B. - S. N. D. V. B. - B. N. B. e B. M. B. in composizione al treno, ve ne siano di quelli compresi in apposite distinte *A* e *B* che gli saranno fornite e che contengono rispettivamente i due gruppi di carri specificati al secondo capoverso del Capo A.

Per ogni carro in partenza per l'Italia, compreso in dette distinte, il transito deve unire in modo appariscente al foglio di via che scorta la relativa spedizione, un cartello con la seguente scritta in caratteri ben chiari:

> « *D'ordine del Servizio Movimento e Traffico, questo* « *carro, appena scaricato, dovrà essere inviato* VUOTO *alle* « « OFFICINE DEL MATERIALE MOBILE » *a* VICENZA, *scortato* « *da lettera di porto in servizio* ».

Il transito deve tenere esatta nota di tali carri e segnalarli all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* con apposito elenco conforme al seguente modello.

Transito di . . . . , li . . . . . 19 . .

Carri del parco comune austro-ungarico assegnati per la rimarcatura definitiva.

(Elenco N. . . . . .)

Carro		Proseguito per l'Italia				Annotazioni eventuali
Marca di proprietà	Numero di servizio	col treno	del giorno	carico di	destinato a	

da inviarsi al predetto Ufficio ogni lunedì, anche se negativo, numerando gli elenchi stessi progressivamente e conservandone esatta copia negli atti della stazione.

In base a quanto è stato detto nel penultimo capoverso del Capo A, quelli dei carri in questione che, assegnati all'Italia, furono rintracciati e rimarcati all'estero, giungeranno dall'estero ai nostri transiti di confine muniti della nuova marca

+ F. S.

Questi carri non devono essere compresi nei rapporti giornalieri dello scambio veicoli, giacchè non si tratta nè di carri esteri in entrata, nè di carri F. S. in restituzione, ma semplicemente di carri che vengono assegnati all'Italia. — I carri stessi però vanno scritturati in ordine cronologico del loro arrivo al transito, dall'estero, in un apposito registro da intestarsi

Carri del parco comune austro-ungarico giunti dall'estero rimarcati ∔ F. S.

e da tracciarsi conforme al seguente modello

Carro			Arrivato dall'estero			Inviato per verifica		
Marca di proprietà barrata	Nuova marca di proprietà	Num. di servizio	giorno	se vuoto (V) — se carico (merce)	a destinazione di	alla Squadra Rialzo di	giorno	treno
	∔ F. S.							

affinchè di contro a ciascun carro possano poi aggiungersi man mano le altre indicazioni conformemente a quanto è disposto in appresso circa l'invio dei carri stessi alle Squadre di Rialzo incaricate di accertare in quale stato si trovino.

Di tale accertamento sono state incaricate le *Squadre di Rialzo* di

Ala per i carri in arrivo ai transiti di Brennero ed Innichen
Udine id. id. id. Tarvisio e Radice
Gorizia Nord id. id. id. Piedicolle, Postumia e Fiume.

Perciò ogni transito destinerà senz'altro alla Squadra di rialzo per esso stabilita, i carri ∔ F. S. giuntigli vuoti dall'estero, scortandoli con lettera di porto in servizio, mentre per quelli di tali carri in arrivo carichi dall'estero e che sono da farsi proseguire regolarmente a destino, unirà in modo appariscente al foglio di via che scorta la relativa spedizione, un cartello con l seguente scritta in caratteri ben chiari

« *D'ordine del Servizio Movimento e Traffico, questo* « *carro, appena scaricato, dovrà essere inviato* VUOTO *alla* « *più vicina* SQUADRA DI RIALZO DI ALA, UDINE *o* GORIZIA « NORD, *scortato da lettera di porto in servizio* ».

Anche per questi carri ∔ F. S., in arrivo dall'estero sia vuoti che carichi, il transito ne darà comunicazione ogni lunedì all'*Uf-*

ficio Circolazione Veicoli a Roma su prospetto di tracciato eguale a quello del rispettivo registro, conformemente a quanto è stabilito per i primi carri assegnati per la rimarcatura alle Officine di Vicenza.

C. — *Disposizioni da osservarsi dalle stazioni della rete.*

La stazione che riceve uno dei carri marcati K. K. St. B. - K. F. N. B. (od eventualmente: Nordbahnlinien) - St. E. G. - Ö. N. W. B. - S. N. D. V. B. - B. N. B. - B. M. B., il cui foglio di via dei rispettivi documenti di trasporto è munito del cartello specificato nella prima parte del capo B, ha l'obbligo, appena il carro è stato scaricato, d'inviarlo vuoto a Vicenza, scortato da lettera di porto in servizio all'indirizzo:

« *Officine del Materiale Mobile - Vicenza* »,

e sulla lettera di porto medesima, deve essere praticata a caratteri ben chiari la seguente annotazione:

« *D'ordine del Servizio Movimento e Traffico, questo* « *carro, non deve essere trattenuto nè utilizzato per qual*- « *siasi motivo* ».

La stazione che provvede all'invio di uno di questi carri alle Officine del Materiale mobile a Vicenza, deve tenerne esatta nota e segnalarli a fine mese all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma*, con elenco conforme al seguente modello.

Carri del parco comune austro-ungarico inviati per rimarcatura alle Officine di Vicenza.

(Elenco N. .....)

Carro		Arrivato		Inviato alle officine di Vicenza			
Marca di proprietà	Numero di servizio	da	il giorno	il giorno	col treno	scortato da lettera di porto in servizio	
						numero	del giorno

da numerarsi progressivamente per ogni segnalazione.

La stazione che riceve invece un carro rimarcato ⊹ F. S., il cui foglio di via dei rispettivi documenti di trasporto è munito del cartello specificato nella seconda parte del Capo B, ha l'obbligo, appena il carro è stato scaricato, di inviarlo vuoto alla più vicina Squadra di rialzo di Ala, Udine o Gorizia Nord, scortato da lettera di porto in servizio all'indirizzo:

« *Squadra di rialzo* . . . . »

e praticando sulla lettera di porto in servizio la stessa *annotazione* prescritta per gli altri carri suddetti.

Anche per questi secondi carri, la stazione che provvede all'invio deve tenerne esatta nota, segnalandoli all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* con elenco conforme al seguente modello

Carri ⊹ F. S. inviati in Squadra Rialzo.

(Elenco N. . . . . .)

Carro			Arrivato		Inviato alla Squadra di Rialzo				
Marca di proprietà barrata	Nuova marca	Numero di servizio	da	il	di	il giorno	col treno	scortato da lettera di porto in servizio	
								Num.	del giorno
	⊹ F. S.								

da numerarsi pure progressivamente per ogni segnalazione.

D. — *Disposizioni da osservarsi dalla stazione di Vicenza.*

I carri marcati KK. St. B. - K. F. N. B. (od eventualmente Nordbahnlinien) - St. E. G. - Ö. N. W. B. - S. N. D. V. B. - B. N. B. - B. M. B. in arrivo vuoti, scortati da lettera di porto in servizio all'indirizzo delle Officine del Materiale mobile di Vicenza, devono essere subito consegnati alle Officine stesse e segnalati all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma*, con elenco conforme al seguente modello

Carri del parco comune austro-ungarico consegnati alle locali Officine per la rimarcatura definitiva.

(Elenco N. . . . . .)

Carro		Arrivato				Consegnato alle locali officine il giorno
Marca di proprietà	Numero di servizio	giorno	con lettera di porto in servizio			
			Numero	del giorno	della stazione di	

da inviarsi al predetto Ufficio ogni lunedì, anche se negativo, numerando gli elenchi stessi progressivamente e conservandone esatta copia negli atti della Stazione.

Man mano poi che i carri stessi, a rimarcatura ultimata, vengono restituiti dalle Officine, essi devono essere immediatamente inviati vuoti, scortati ciascuno dal prescritto mod. M. 130-a, al transito di confine risultante sulle etichette di transito esistenti sui carri stessi.

In mancanza di tali etichette devono inviarsi a:

Brennero i carri rimarcati $\frac{\text{B. B.}}{\text{Osterreich}}$

Tarvisio id. id. C. S. D. o P. K. P.
Postumia id. id. C. X. C. - S. H. S. o C. F. R.

Questi carri usciti così rimarcati dalle Officine e dalla stazione rinviati ai transiti di confine, devono pure essere segnalati al predetto *Ufficio Circolazione Veicoli di Roma* con altro distinto elenco conforme al seguente modello

Carri del parco comune austro-ungarico rimarcati dalle locali Officine e rinviati ai transiti.

(Elenco N. . . . . .)

Carro			Riconsegnato dalle officine il giorno	Estremi di restituzione		
Marca di proprietà		Numero di servizio		al transito di	giorno	treno
barrata	nuova					

Questi elenchi devono pure essere inviati al predetto Ufficio ogni lunedì, anche se negativi, numerandoli progressivamente e conservandone precisa copia negli atti della stazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 17, 18, 19, 20, 21 *e* 22 *ed ai Revisori.*

SENTENZA

Occupazione d'urgenza per l'impianto della servitù di elettrodotto - Decreto Prefettizio che la rende definitiva - Natura e portata del provvedimento.

Autorizzata, nei modi prescritti dall'art. 76 *della Legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429, *l'occupazione temporanea dei beni, occorrenti all'impianto ed all'esercizio di una servitù di elettrodotto di interesse ferroviario, il posteriore decreto del Prefetto che, in seguito all'accertato adempimento delle formalità per renderla definitiva, autorizza la imposizione permanente di detta servitù, costituisce provvedimento meramente esecutivo di una determinazione cui il Prefetto medesimo era stato estraneo e che non avrebbe potestà di revocare o modificare.*

Ciò stante, una volta caduti in perenzione i ricorsi, interposti dal proprietario del fondo asservito, contro il decreto Ministeriale relativo all'urgenza e indifferibilità dei lavori ed il Decreto Prefettizio, che autorizzò la occupazione temporanea dei beni, non è lecito riproporre attraverso il successivo Decreto autorizzante la occupazione permanente, una impugnativa oramai colpita da decandenza.

La servitù di elettrodotto implica a favore del fondo dominante l'esercizio del diritto di transito sul fondo servente, per accedere al luogo dove la servitù stessa si esercita.

CONSIGLIO DI STATO IV Sezione. — Decisione 20 aprile 1921. (*Pres.* Sandrelli; *est.* Ambrosino) Bigliati *ric.* contro Ferrovie Stato resistenti.

Omissis.

Considerato che la eccezione comparisce fondata.

Giova premettere che col Decreto 9 novembre 1914, testè ricordato, il Ministro dei LL. PP. dichiarò indifferibili e urgenti, agli

effetti dell'art. 71 della legge sulle espropriazioni per p. u., i lavori relativi alla imposizione della servitù di elettrodotto nel tratto Cairo- Sassello-Rossiglione.

In seguito a tale dichiarazione, l'Amministrazione ferroviaria chiese ed ottenne dal Prefetto di Genova, mediante decreto 28 dicembre 1914, l'autorizzazione di occupare — in via temporanea — i terreni del Bigliati, necessarî pel passaggio delle condutture elettriche.

Successivamente l'Amministrazione — occorrendole rendere definitiva l'occupazione — procedette all'adempimento delle formalità prescritte dall'art. 73 della legge sulle espropriazioni, compiute le quali il Prefetto emanò il decreto 9 dicembre 1916.

Il Bigliati denunzia come illegittimo questo provvedimento e adduce nei primi due motivi del ricorso, la falsa applicazione dell'art. 76 della legge 7 luglio 1907, n. 429 per le Ferrovie e la violazione della legge 7 luglio 1894, n. 232. A suo dire, la legge del 1907 non riguarda le servitù di elettrodo, nè può estendersi ad esse, perchè rientrano invece nell'ambito della legge del 1894. Se anche fosse insindacabile la pronuncia di *urgenza* (soggiunge il Bigliati) nella specie non concorrevano i limiti di spazio prescritti, perchè l'urgenza (stando al suo assunto) non poteva dichiararsi per lavori al di là dei 50 metri dalle linee ferroviarie esistenti, nè per costruzioni nuove.

Considerato che i mezzi di gravame surriferiti, sebbene diretti contro il decreto prefettizio 9 dicembre 1916, investono essenzialmente il decreto del Ministero dei LL. PP. in data 9 novembre 1914, in quanto che il medesimo costituisce l'antecedente logico e necessario dei provvedimenti con cui venne autorizzata l'occupazione, prima temporanea, poscia definitiva, dei terreni del Bigliati.

Invero, per effetto dell'art. 76 della legge 7 luglio 1907, la dichiarazione d'indifferibilità ed urgenza dei lavori (come giustamente osserva la difesa delle Ferrovie) ha formato il caposaldo della procedura che portò al decreto prefettizio, oggetto della presente impugnazione.

Autorizzata — in base ad esso — l'occupazione temporanea dei beni e indi compiutesi dall'Amministrazione ferroviaria le forma-

lità per renderla definitiva, il Prefetto trovava uno stato di fatto e di diritto che non poteva alterare.

Onde, il decreto 9 dicembre 1916 riesce un provvedimento meramente esecutivo di una determinazione a cui il Prefetto era stato estraneo e che egli non avrebbe avuto potestà di revocare o modificare. Ciò stante, poichè i ricorsi del Bigliati sia contro il decreto ministeriale circa l'indifferibilità e l'urgenza dei lavori, sia contro il decreto prefettizio che autorizzò l'occupazione temporanea dei beni, furono colpiti dalla perenzione, non sarebbe lecito far rivivere attraverso il decreto prefettizio 9 dicembre 1916 una impugnativa da considerarsi inesistente, e rimettere in discussione provvedimenti divenuti irretrattabili.

Si eluderebbe la sanzione di decadenza nella quale il Bigliati è incorso.

Un dubbio protrebbe rimanere, circa l'ammissibilità del gravame, nel punto dove il ricorrente si duole (3° motivo del ricorso), perchè il decreto prefettizio con cui fu imposta la servitù permanente sui suoi beni, comprenderebbe non solo le zone delle quali erasi autorizzata l'occupazione d'urgenza, ma anche le strade di accesso alla conduttura elettrica, che avevano formato oggetto di occupazione temporanea da parte dell'Impresa assuntrice dei lavori.

Il Bigliati denunzia in proposito la violazione degli art. 64 e segg. della legge sulle espropriazioni per p. u. senonchè il dubbio svanisce di fronte alle risultanze degli atti.

Nel decreto di occupazione temporanea e nell'elenco annessovi, è dichiarato che l'esercizio della servitù di elettrodotto comprendeva l'uso delle strade private attraversanti i beni del proprietario, per le quali si accede alle zone asservite. Il decreto 9 dicembre 1916 nulla quindi aggiunge ai precedenti provvedimenti; ed è chiaro, d'altra parte, che la servitù di eletrodotto non avrebbe avuto intera attuazione quando non si fosse compreso il diritto di transito, inscluso espressamente nella designazione dei beni.

Non sarà superfluo notare che anche contro i decreti autorizzanti l'occupazione temporanea delle strade in parola, il Bigliati aveva interposto ricorso non in confronto dell'Amministrazione ferroviaria bensì della Impresa assuntrice dei lavori.

Il ricorso fu dichiarato perento con decisione 26 gennaio 1921 n. 31 sicchè il mezzo di impugnativa di nuovo dedotto in questa sede non può, per le stesse ragioni dianzi esposte, formare oggetto di esame.

Considerato che le speciali circostanze inducono a compensare le spese di giudizio.

Per questi motivi.

La Sezione dichiara irrecivibile il ricorso.

ANNO XIV N. 21 26 MAGGIO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

(6943) Roma, 1921 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Decreto ministeriale 3 *maggio* **1921,** ***relativo alla nomina di alcuni membri del Consiglio generale del traffico.***

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lettera *b*) e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e il Regio decreto-legge n. 289 del 10 marzo 1921;

Su designazione del Ministro per l'industria e il commercio;

DECRETA:

Il Gr. Uff. Dott. Angelo Di Nola, Direttore generale del commercio e il Gr. Uff. Ing. Luigi Belloc, Ispettore generale dell'industria, sono nominati membri del Consiglio generale del traffico, quali rappresentanti del Ministero per l'industria e il commercio, in sostituzione del Comm. Ing. Emilio Venezian e del Gr. Uff. Ing. Gomberto Veroi.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: Peano.

Decreto ministeriale 3 *maggio* **1921,** ***relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.***

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lettera *b*) e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e il Regio decreto-legge n. 289 del 10 marzo 1921;

Su designazione del Ministro per la guerra;

DECRETA:

Il Comm. Dott. Ernesto Porporati, Capo della Divisione am-

ministrativa trasporti presso il Ministero della guerra, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante del Ministero stesso, in sostituzione del Gr. Uff. Carlo Barale, scaduto di carica.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: Peano.

Decreto ministeriale 3 *maggio* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lettera *b*) e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e il Regio decreto-legge n. 289 del 10 marzo 1921;

Vista la designazione fatta dal Consiglio superiore di sanità con deliberazione in data 28 giugno 1921;

DECRETA:

Il Comm. Prof. Alfonso di Vestea, Direttore dell'Istituto di igiene presso la R. Università di Pisa, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale delegato del Consiglio superiore di sanità suddetto, in sostituzione del Gr. Uff. Prof. Arnaldo Maggiora, scaduto di carica.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: Peano.

DECRETO MINISTERIALE 3 *maggio* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'articolo 63, lettera *b)* della legge n. 429 del 7 luglio 1907, modificato dal Regio decreto-legge n. 289 del 10 marzo 1921, e l'art. 64 della legge stessa;

Su designazione del Ministro per l'interno;

DECRETA:

Il Comm. Dott. Arnaldo DE SIMONE, funzionario superiore del Ministero dell'interno, è nominato membro del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante del Ministero stesso.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

DECRETO MINISTERIALE 3 *maggio* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'articolo 63, lettera *b)* della legge n. 429 del 7 luglio 1907, modificato dal Regio decreto-legge n. 289 del 10 marzo 1921, e l'art. 64 della legge stessa;

Su designazione del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale:

DECRETA:

Il Comm. Dott. Luigi SOLINAS, Direttore generale del lavoro, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante del Ministero suddetto.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

DECRETO MINISTERIALE 3 *maggio* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lettera *d*) e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e il regio decreto-legge n. 289 del 10 marzo 1921;

Vista la designazione fatta dal Consiglio dell'Unione Italiana delle ferrovie d'interesse locale e di tramvie, sedente in Milano, nella sua seduta del 18 febbraio 1921;

DECRETA:

Il Comm. Ing. Giuseppe OTTONE, Consigliere delegato della Società Nazionale di ferrovie e tramvie, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante dell'Unione predetta, in sostituzione del Cav. Rag. Antonio SOMMARUGA, scaduto di carica.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

Decreto ministeriale 3 *maggio* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'articolo 63, lettera *d*) della legge n. 429 del 7 luglio 1907, modificato dal regio decreto-legge n. 289 del 10 marzo 1921, e l'art. 64 della legge stessa;

Vista la designazione del Consiglio d'amministrazione della Società Anonima per le ferrovie Complementari della Sardegna, sedente in Roma, nella sua adunanza del 6 aprile 1921;

DECRETA:

Il Gr. Uff. Giuseppe Menada è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante delle ferrovie suddette.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: Peano.

Decreto ministeriale 3 *maggio* 1921, *che conferma in carica un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lettera *b*) e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e il Regio decreto-legge n. 289 del 10 marzo 1921;

Vista la deliberazione del Consiglio dell'Associazione tramviaria italiana, sedente in Milano, nella sua seduta del 18 febbraio 1921;

DECRETA :

Il Cav. Ing. Epimenide SIMONETTI, Direttore dell'Unione Italiana dei tramvai elettrici, è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante dell'Associazione predetta.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

DECRETO MINISTERIALE 3 *maggio* 1921, *relativo alla conferma di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lettera *b*) e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e il Regio decreto-legge n. 289 del 10 marzo 1921;

Su designazione del Ministro per le finanze;

DECRETA :

Il Gr. Uff. Ludovico LUCIOLLI, Direttore generale delle dogane e imposte indirette, è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante del Ministero delle finanze.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

Decreto ministeriale 3 *maggio* 1921, *relativo alla conferma di alcuni membri del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lettera *b*) e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e il Regio decreto-legge n. 289 del 10 marzo 1921;

Su designazione del Ministro del tesoro;

DECRETA:

I signori Gr. Croce Federico Brofferio e Gr. Uff. Dott. Carlo Conti Rossini, Direttore generale del tesoro, sono confermati nella carica di membri del Consiglio generale del traffico, quali rappresentanti del Ministero del tesoro.

Roma, addì 3 maggio 1921.

Il Ministro: Peano.

COMUNICATO

AGENTI DESTITUITI O LICENZIATI
perchè condannati per delitti contro la proprietà.

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BERTONE Ercole (177897) .	Manovale	Condannato ad un mese e dieci giorni di reclusione, per tentato furto di due paia di scarpe, allo scalo di Milano P. S. il 14 febbraio 1920. (Sentenza 26 marzo 1920 del Tribunale di Milano).
MAGGI Felice (179006). . . .	Manovale in prova	Condannato a sei mesi di reclusione, per furto di Kg. 65 di carbone, commesso alla stazione di Vogogna il 19 gennaio 1920. (Sentenza 2 marzo 1920 del Tribunale di Pallanza).
BORTOLAMI Giuseppe (180495)	Manovale in prova	Cnndannato a quattro mesi di reclusione, per tentato furto olio, allo scalo di Padova Campo di Marte il 15 novembre 1919 (Sentenza 3 maggio 1920 del Tribunale di Padova).
FIORINI Giulio (205678). . .	Manovale in prova	Condannati alla reclusione per sei mesi, per correità in furto merci, allo scalo di Milano P. S. il 25 settembre 1920. (Sentenza 20 novembre 1920 del Tribunale di Milano).
FELIA Angelo (205610) . . .	Manovale in prova	
NOVARINO Bartolomeo (146442)	Manovale	Condannato alla reclusione per un anno e sei mesi, per furto di un collo stoffe di lana, sottratto il 30 settembre 1920 allo scalo di Fossano. (Sentenza 15 gennaio 1921 del Tribunale di Cuneo).

Ordine di servizio N. 73.

Alloggi per il personale.

Il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 20 aprile 1921 ha approvato le seguenti « Norme relative ai locali per alloggi costruiti dall'Amministrazione pel proprio personale con fondi stanziati nella parte straordinaria del bilancio ferroviario ».

Tali norme saranno d'ora in poi richiamate nei singoli atti di locazione, e rese quindi obbligatorie per gli inquilini. Esse saranno depositate con atto pubblico presso l'ufficio contratti.

NORME

relative ai locali per alloggi costruiti dall'Amministrazione pel proprio personale con fondi stanziati nella parte straordinaria del bilancio ferroviario.

Manutenzione e lavori.

Art. 1.

Gli alloggi sono in consegna al Servizio lavori, il quale provvede a tutto ciò che riguarda la manutenzione e le opere di sistemazione da eseguirsi sia a spese dell'Amministrazione, che dei locatari, salva la competenza del Servizio movimento per quanto si riferisce agli impianti di illuminazione, telefonici e simili, e del Servizio trazione e veicoli in ordine agli impianti di riscaldamento nei casi previsti dell'ordine di servizio n. 98-1919.

Sono a carico dell'Amministrazione la manutenzione e le riparazioni nei limiti stabiliti dagli articoli 1604, 1605 e 1606 del Codice civile.

Art. 2.

Gli alloggi debbono essere accettati dai locatari nello stato in cui si trovano, senza pretendere modificazioni o lavori, salvo quanto riterrà necessario di fare l'Amministrazione a sua cura ed a sue spese, o per conto ed a spese del locatario, o di lasciar eseguire direttamente dal locatario stesso a di lui carico.

Anche nel corso della locazione, il locatario non può eseguire o far eseguire alcuna innovazione nei locali, nei relativi fissi ed infissi, ed in quanto altro fa parte integrante dei locali stessi, senza il previo permesso scritto dall'Amministrazione, la quale si riserva il diritto di provvedervi, per conto ed a spese del locatario, con personale di propria fiducia. A locazione finita, i lavori e i miglioramenti di qualsiasi specie non danno diritto ad alcun rimborso a favore del locatario, e resteranno a totale beneficio dell'Amministrazione, la quale avrà anche il diritto di esigere, ove lo creda, e sebbene abbia dato il consenso di cui al precedente comma, che i locali siano rimessi in pristino a cura e spese del locatario, ovvero di provvedervi direttamente, rivalendosene poi sugli averi del locatario medesimo, sentito il Comitato di esercizio (o il Servizio personale ed affari generali se trattasi di alloggi in fabbricati di pertinenza della Direzione generale in Roma). E ciò senza pregiudizio del risarcimento degli eventuali danni pei lavori abusivamente eseguiti.

Art. 3.

Le riparazioni indicate nell'art. 1604 del Codice civile saranno eseguite a cura e spese del locatario. Quelle che si rendessero necessarie per effetto

di negligenza o di uso indiscreto, da parte del locatario, quali l'ostruzione delle condutture degli acquai, dei lavatoi, delle canne delle immondizie, delle latrine e simili, o i danneggiamenti in genere nei locali affittati, saranno eseguiti dall'Amministrazione a spese del locatario stesso.

E' vietato di sostituire, anche provvisoriamente, i vetri rotti, con carta od altro. Nel caso di rottura cagionata dalla grandine a vetri applicati su finestre non difese da persiane o da sportelli esterni, o prodotta da qualche altro accidente straordinario o di forza maggiore, e senza responsabilità del locatario, questi deve, appena avvenuto il danno, e non oltre il giorno successivo, denunziarlo all'Amministrazione con le modalità previste dall'articolo 20. In caso di mancata denuncia nel termine e nelle forme suindicate, l'obbligo della sostituzione dei vetri resta sempre a carico dell'inquilino.

La pulizia delle canne dei camini, dei caloriferi e delle stufe, è fatta a cura dell'Amministrazione, e la spesa relativa sarà addebitata agli inquilini, ripartendola fra loro in ragione dei mesi di occupazione degli alloggi e del numero delle canne.

Inventari, visite e riscontri.

Art. 4.

Ogni ufficio lavori terrà al corrente un registro di tutti gli alloggi delle rispettive circoscrizioni (esclusi gli edifici ad uso di dormitorio) ed i disegni di esecuzione dei fabbricati relativi.

Per ogni fabbricato, parte di fabbricato, o gruppo di fabbricati, dovranno indicarsi nel registro:

a) l'ubicazione, la struttura e conformazione, e le dipendenze;

b) la data di inizio e di ultimazione delle costruzioni;

c) il costo e la quota parte di costo dell'area e dei lavori per la costruzione principale e per le dipendenze;

d) il costo risultante per ogni metro quadrato di area coperta e per ogni metro cubo di costruzione;

e) il numero degli appartamenti, dei relativi vani principali ed accessori, e la pigione mensile di ogni appartamento.

Art. 5.

A cura degli uffici lavori saranno effettuate, almeno due volte all'anno, delle visite agli alloggi per constatarne lo stato e il modo in cui sono tenuti. Gli uffici stessi riferiranno il risultato di tali visite alla propria divisione, per i provvedimenti del caso.

Art. 6.

Ogni ufficio lavori dovrà trasmettere al competente ufficio di ragioneria, per gli opportuni riscontri contabili:

a) un estratto del registro degli alloggi esistenti nella rispettiva circoscrizione, con le indicazioni di cui alla lettera *e*) dell'art. 4;

b) un elenco degli alloggi affittati, e, di mano in mano che i quartieri vengono occupati, o lasciati da un inquilino, un estratto del verbale di immissione in possesso o di cessazione di occupazione, di cui all'art .11. Altro estratto di tali verbali verrà trasmesso all'ufficio da cui il locatario dipende, agli effetti della ritenuta del canone di affitto sul ruolo paga, o della cessazione della ritenuta stessa;

c) gli addebiti che di volta in volta venissero fatti agli inquilini per ricupero delle spese di cui agli articoli 2, 3, 16, 18, 21 e 22. Gli addebiti saranno pure comunicati, per i corrispondenti ricuperi all'ufficio da cui il locatario dipende. Tale ufficio a sua volta informerà di mano in mano l'ufficio lavori dei provvedimenti di trasloco o di collocamento a riposo, di cessazione parziale o totale della corresponsione dello stipendio o paga, riguardanti i locatari, e dei decessi dei locatari stessi.

Assegnazione degli alloggi.

Art. 7.

Gli alloggi vengono assegnati in relazione alla loro disponibilità ed alle esigenze di servizio, tenendo conto anzitutto degli articoli 59 e 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie relative agli agenti ai quali gli alloggi stessi restano riservati in precedenza.

Quelli che rimangono disponibili dopo aver provveduto a norma del comma precedente, possono, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, venire assegnati ad altri agenti tenendo conto delle circostanze dei singoli casi e specialmente delle condizioni economiche e di famiglia degli agenti medesimi, della natura dei servizi da loro prestati, e della loro migliore condotta.

Art. 8.

L'assegnazione degli alloggi è fatta in ciascun compartimento dal Comitato di esercizio, o, per sua delega, dai capi degli uffici, per gli alloggi da assegnarsi al personale appartenente alle categorie di cui agli articoli 59 e 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie.

Art. 9.

La concessione dell'alloggio non dà alcun diritto all'uso degli orti e dei giardini che fossero annessi ai fabbricati, a meno che nel verbale di immissione in possesso e di contemporanea consegna, di cui all'art. 11, non sia diversamente dichiarato.

Art. 10.

L'assegnazione degli alloggi agli agenti è fatta con le seguenti modalità:

a) locali in fabbricati posti lungo la linea, destinati a servire ai bisogni dell'esercizio ferroviario, mediante verbale d'immissione in possesso e contemporanea consegna, contenente l'esplicito richiamo delle presenti norme;

b) locali in fabbricati posti fuori della linea, estranei ai bisogni del servizio ferroviario:

1° se in territori soggetti alla speciale legislazione pel terremoto del 28 dicembre 1908, e se trattasi di costruzioni provvisorie (baracche, padiglioni, ecc.) mediante verbale come al punto *a*);

2° per le costruzioni definitive nei territori di cui al precedente punto 1°, e per tutte le altre costruzioni fuori dei territori stessi:

a) quando si tratti di agenti per i quali l'abitazione nei locali dell'Amministrazione è obbligatoria o può essere imposta a sensi degli articoli 59 e 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie, mediante verbale, come al punto *a*);

b) per tutto l'altro personale, non compreso nei citati articoli 59 e 62, mediante contratto verbale con la denuncia al fisco firmata dalle parti, e contenente espresso richiamo ed accettazione da parte del locatario delle presenti norme. A tale denunzia seguirà la compilazione del verbale d'immissione in possesso e contemporanea consegna dei locali.

Art. 11.

L'immissione in possesso e la contemporanea consegna dei locali è fatta dal competente ufficio lavori redigendone verbale a sensi del precedente articolo 10, firmato dalle parti. Analogamente sarà provveduto dall'ufficio stesso per la cessazione di occupazione e contemporanea consegna dei locali.

Dai verbali anzidetti dovrà farsi risultare lo stato dei locali consegnati o riconsegnati, allo scopo, anche, nel secondo caso, di stabilire le eventuali spese da portarsi a carico del locatario, giusta gli articoli 2, 3, 16, 18, 21 e 22. Non sono da addebitarsi al locatario le spese per riparare guasti e deperimenti che siano conseguenza dell'uso, o cagionati da forza maggiore: a meno che i medesimi si fossero potuti evitare con le piccole riparazioni spettanti al locatario a sensi dell'art. 3.

Dai verbali di consegna dovrà, quando occorra, farsi anche risultare il quantitativo d'acqua di consumo per ciascun alloggio a norma dell'art. 33.

In caso di mancato intervento del locatario o di un suo rappresentante alla riconsegna, o di rifiuto della firma del relativo verbale, l'Amministrazione, in base alle attestazioni e conclusioni del verbale medesimo, deciderà ugualmente, sugli eventuali addebiti delle spese da farsi al locatario.

I verbali debbono essere compilati e firmati all'atto della consegna o riconsegna dei locali.

I locali stessi debbono essere riconsegnati dal locatario in buono stato, con le finestre, le porte ed i pavimenti lavati, e con i focolari puliti.

Art. 12.

Il locatario che per qualunque motivo debba lasciare il quartiere, è tenuto, durante i due mesi precedenti il termine pel rilascio, a consentirne la visita nei giorni e nelle ore che verranno fissati, possibilmente d'accordo con esso, dall'Amministrazione.

Uso degli alloggi.

Art. 13.

L'alloggio deve essere usato soltanto dall'agente e dalla sua famiglia, e non è permesso che vi coabitino persone che, dallo stato di famiglia dell'agente, che serve per la concessione dei biglietti di viaggio, non risultino con lui conviventi ed a suo carico, salvo le eccezioni che per speciali circostanze venissero, caso per caso, autorizzate dal Comitato di esercizio (o dal Servizio personale ed affari generali per gli agenti che alloggiano in fabbricati annessi alla Direzione generale).

Art. 14.

I locatari non possono esercitare negli alloggi, nè direttamente, nè a mezzo dei componenti le loro famiglie, pensioni e qualunque specie di vendita o di industria, nè esercitare arti o mestieri rumorosi o pericolosi, o che possono in qualsiasi modo procurare disturbo agli altri locatari.

Art. 15.

Nei locali utilizzati come camere da dormire deve procurarsi di limitare il numero delle persone in modo che risultino almeno metri cubi otto per ogni fanciullo fino a dieci anni di età, e metri cubi quindici almeno per ogni persona di età superiore ai dieci anni, uniformandosi anche alle altre prescrizioni che fossero contenute nei regolamenti municipali.

E' vietato l'uso delle cucine come camere da dormire.

Art. 16.

E' obbligo del locatario di tenere l'alloggio con le maggiori cure e di uniformarsi alle norme di igiene stabilite dai regolamenti municipali e dalle ordinanze delle autorità, nonchè di rispettare le altre disposizioni della stessa natura e nei riguardi dell'ordine, che venissero impartite dall'Amministrazione, e ciò tanto per l'interno degli appartamenti, quanto per le scale, anditi, cortili, terrazze e simili.

Il locatario è responsabile verso l'Amministrazione dei danni derivanti da abuso della casa locata, o causati in altre parti del caseggiato. I danni verificatisi in locali di uso comune saranno rimborsati in parti eguali, da tutti i locatari che di quei locali si servono, quando l'Amministrazione non possa stabilire a chi i danni stessi siano imputabili.

Art. 17.

E' proibito ai locatari:

— di subaffittare o di cedere l'alloggio, in tutto o in parte, stabilmente o temporaneamente, con o senza corrispettivo, con o senza mobilio, e di affittare letti;

— di tenere tanto negli alloggi, quanto nei solai e nelle cantine, o negli altri locali o aree avuti in consegna: *a*) depositi di oggetti o di materie che per loro natura possono dare origine ad incendi, o renderli più gravi, o riuscire nocivi all'igiene e alla salute; *b*) animali da cortile o da colombaia, agnelli, capre ed altri animali in qualsiasi numero, che possano recar danno o disturbo al vicinato, o danno ai locali affittati, o produrre esalazioni antigieniche.

E' in facoltà dell'Amministrazione di vietare altresì, in caso di inconvenienti, la tenuta dei cani.

Nei locali di abitazione può essere consentito, ove non ostino i locali regolamenti comunali, di tenere un limitato allevamento di conigli entro gabbie, in luoghi adatti, previo permesso scritto del competente ufficio lavori, osservando le norme igieniche che l'ufficio stesso prescriverà per tale allevamento. Fuori dei locali di abitazione, potranno essere autorizzati dal detto ufficio, con determinate limitazioni, anche allevamenti di altri animali, se trattasi di località lontana dall'abitato.

E' inoltre proibito:

— trattenersi lungo le scale, negli androni, nei cortili, e nei giardini, e di lasciare che vi si trattengano i ragazzi;

— volgere a proprio uso particolare una qualsiasi parte dei locali comuni, come pianerottoli, cortili, giardini, terrazze, di occuparli con mobili od altri oggetti, o comunque di impedirne o limitarne l'uso agli altri locatari;

— apporre sulle porte d'ingresso negli stabili, nelle portinerie, negli atrii, lungo le scale, nei passaggi di uso comune, sui vetri delle finestre, e sulle facciate e terrazze delle case, cartelli, targhe e scritte indicanti il mestiere, l'arte o la professione esercitata da persone di famiglia;

— lasciare aperti nelle ore di notte i cancelli o le porte di accesso alle abitazioni;

— appendere od attaccare oggetti o mensole sui muri esterni o di cortile della casa;

— imbrattare con iscrizioni o con l'affissione di fogli o stampe, l'alloggio, le scale, e qualsiasi altro locale;

— esporre, senza efficace riparo, vasi di fiori od altri recipienti sui davanzali delle finestre o sulle ringhiere dei balconi;

— tenere giuochi, balli od altri qualsiansi trattenimenti rumorosi;

— gettare qualsiasi oggetto dalle porte e dalle finestre;

— caricare di soverchio i pavimenti, e fare qualunque cosa che possa pregiudicare la solidità e la consistenza dei locali affittati;

— cacciare con qualunque mezzo nei giardini, orti o terreni dell'Amministrazione;

— lavare biancheria e stenderla, battere stuoie o tappeti, spaccar legna e depositare spazzature fuori dei luoghi a ciò destinati. L'Amministrazione con appositi avvisi indicherà i giorni e le condizioni per l'uso dei lavatoi, bagni od altri locali ed impianti di uso comune.

Il locatario dovrà consegnare al portiere o guardiano, o conservare in mancanza di incaricati, per darle agli altri inquilini, le chiavi dei suddetti locali, appena finito il proprio turno, lasciare vuote e pulite le vasche dei lavatoi e dei bagni, le caldaie ed i fornelli dei bucatai, e libero da qualsiasi oggetto le terrazze. In caso di trasgressione, l'Amministrazione potrà togliere o interrompere l'uso degli indicati locali.

La biancheria minuta potrà essere stesa ad asciugare alle finestre ed ai balconi verso l'interno, ma non alle finestre ed ai balconi prospicienti le strade. Non dovranno stendersi in luoghi che siano in vista al passaggio dei treni, panni e stoffe colorate che possono imitare i segnali.

Art. 18.

I locatari dovranno sorvegliare affinchè nessuno della famiglia converta in proprio uso qualsiasi materia od oggetto dell'Amministrazione o di terzi che trovisi depositato nelle adiacenze dell'abitazione, restando essi responsabili pecuniariamente degli eventuali ammanchi causati dalle dette persone, senza pregiudizio delle sanzioni disciplinari previste dal regolamento pel personale.

Salvo quanto stabilisce l'art. 47 delle disposizioni sulle competenze accessorie per i casi di cambio di residenza, è proibito ai locatari di valersi senza autorizzazione, per i servizi domestici, di personale pagato dall'Amministrazione. Tale autorizzazione potrà essere accordata, con determinate norme e cautele, dai Comitati di esercizio: *a*) per le provviste di viveri da farsi nella vicina città o borgate circonvicine per gli agenti e famiglie che si trovano in località lontane dall'abitato; *b*) pel trasporto negli alloggi dell'acqua che l'Amministrazione distribuisca agli agenti in determinate località, e che dovesse attingersi da pozzi fuori dell'abitazione.

Art. 19.

Le persone di famiglia degli agenti alloggiati in fabbricati posti nel recinto delle stazioni, officine, rimesse, ecc., nonchè gli agenti stessi nelle ore in cui non sono di servizio, non possono accedere agli uffici o recarsi ed

intrattenersi negli altri locali di servizio, marciapiedi, piazzali, ecc. Per recarsi dall'esterno del recinto ferroviario in detti alloggi si dovrà percorrere soltanto il tragitto che verrà stabilito dal Comitato di esercizio, da indicarsi nel verbale di consegna di cui all'art. 10.

Art. 20.

Il locatario, o chi per esso, è tenuto a dare avviso sollecito all'Amministrazione di qualsiasi guasto o deterioramento che avvenisse nello stabile. E' altresì tenuto ad informare subito l'Amministrazione, indipendentemente da quelle altre denuncie che fossero prescritte da regolamenti municipali o governativi, nel caso che nella famiglia si verificassero malattie contagiose od epidemiche.

Tali avvisi dovranno darsi per iscritto nell'apposito libro in consegna al portiere o al guardiano, o direttamente al competente ufficio lavori, in mancanza di personale di custodia, e nei casi di particolare urgenza al capo stazione più vicino, ed essere datati e firmati.

Art. 21.

Sono a carico dei singoli locatari, in quanto esistano i relativi impianti: *a*) le spese per riscaldamento, nella misura stabilita dal Comitato di esercizio a norma dell'art. 3 dell'ordine di servizio n. 96-1919; *b*) quelle per consumo di gas, energia elettrica ed acqua (quando per quest'ultima si superi il quantitativo normale di cui all'art. 33) nell'interno dei locali affittati, sia che a detti servizi provvedano Società concessionarie sia che vi provveda, eventualmente l'Amministrazione.

Nel caso che alla fornitura di acqua o di energia elettrica provveda direttamente l'Amministrazione, i canoni da pagarsi dai locatari saranno stabiliti dal Comitato di esercizio.

I locatari stessi dovranno rimborsare all'Amministrazione, a prezzi di fattura, le spese di manutenzione degli impianti elettrici di sua proprietà e quelle pel ricambio delle lampadine, nonchè le spese per le modificazioni degli impianti che fossero domandate per maggior loro comodità, e consentite dall'Amministrazione.

Sono pure a carico del locatario il supplemento mensile di pigione stabilito per legge a favore dei portieri, nonchè le tasse sul valore locativo, e quando queste fossero imposte direttamente all'Amministrazione, essa se ne rivale sui locatari.

Art. 22.

Qualora il locatario non provveda, entro un termine assegnato dall'ufficio lavori, alle riparazioni e sostituzioni di cui al comma 1 dell'art. 3, queste saranno eseguite a cura dell'ufficio stesso, e le relative spese saranno addebitate al locatario nei modi previsti dall'art. 35.

Art. 23.

Salvo il disposto dell'art. 1580 del Codice civile e dell'art. 65 delle disposizioni sulle competenze accessorie per gli agenti in quest'ultimo considerati, i locatari non possono reclamare alcuna indennità qualora occorrano d'urgenza riparazioni straordinarie, restauri, ampliamenti o altri lavori che tolgano o riducano l'uso dei locali affittati.

Art. 24.

I locatari non possono opporsi, nè pretendere abbuoni od indennità, ogni qual volta occorra all'Amministrazione, od a chi per essa di ispezionare e riparare i locali affittati o di porvi tubi e altre condutture, come pure non possono pretendere abbuoni od indennità quando avvengano interruzioni nel servizio degli impianti per acqua, gas, luce, riscaldamento e simili, o nel caso di cambiamenti che dall'Amministrazione fossero ritenuti necessari nella disposizione degli impianti medesimi.

Art. 25.

La concessione dell'alloggio potrà essere revocata, ed il contratto di affitto risolto anticipatamente, col preavviso da uno a tre mesi, secondo i casi, quando i locatari contravvengano alle norme d'igiene, di buona manutenzione della casa, od arrechino per cattiva condotta morale loro o della famiglia, o per qualsiasi altro motivo, scandalo o disturbo al vicinato, o comunque manchino all'osservanza delle presenti norme.

Il Comitato d'esercizio proporrà i provvedimenti che fossero da prendere, per gli stessi motivi, a carico degli agenti fruenti dell'alloggio per necessità di servizio ai sensi degli articoli 59 e 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie.

Durata e revoca delle concessioni di alloggio.

Art. 26.

La concessione degli alloggi, effettuata mediante semplice verbale nei casi previsti dall'art. 10, non vincola per un periodo determinato l'Amministrazione, la quale si riserva facoltà di disporre in ogni tempo dei locali concessi, senza obbligo di corrispondere al personale indennizzi di sorta, salvo il compenso che possa spettare in base all'art. 59 delle disposizioni sulle competenze accessorie, agli agenti indicati in tale articolo, e l'adozione di quegli altri provvedimenti che, in casi eccezionali, il Direttore generale credesse di prendere.

Art. 27.

Per le locazioni regolate da contratto a sensi dell'ultimo comma dell'art. 10, si applicano le seguenti norme:

La durata degli affitti è stabilita, di regola, in un anno e l'inizio e la scadenza del medesimo sono fissati rispettivamente, al primo ed all'ultimo giorno del mese. E' ammesso tuttavia, che la consegna dell'alloggio possa essere fatta in qualunque giorno del mese, ed in tal caso l'intervallo tra la consegna ed il primo giorno del mese successivo, si aggiunge al predetto periodo di un anno.

Nelle località in cui vigono consuetudini circa la data di decorrenza degli affitti, il periodo di un anno si computerà a partire dalla data stessa, e qualora la consegna dell'alloggio sia fatta in epoca diversa, l'intervallo fino all'inizio della data consuetudinaria si aggiunge al ridetto periodo annuale.

Qualora nessuna delle parti abbia disdetto il contratto almeno tre mesi innanzi la scadenza, esso s'intenderà tacitamente rinnovato per un altro anno, e così di seguito, fino a tanto che il locatario continui a possedere i requisiti che danno titolo all'alloggio e sempre che il quartiere continui ad essere destinato dall'Amministrazione ad uso di alloggio.

Per le riconduzioni tacite si dovrà procedere alla firma e registrazione al fisco di una regolare denuncia di proroga. La disdetta dovrà darsi mediante lettera raccomandata con ricevuta di ritorno.

Il ritardo da parte del locatario ad occupare l'alloggio, dà facoltà all'Amministrazione di rescindere il contratto a partire dalla data che sarà stabilita dal Comitato di esercizio (o dal Servizio personale ed affari generali per gli alloggi di pertinenza della Direzione generale di Roma) restando tenuto l'agente, fino alla data stessa, al pagamento del canone di affitto.

In caso di trasloco dell'agente in attività di servizio, la locazione resta rescissa di diritto con la scadenza del mese entro cui si effettua il trasloco. In caso di morte, di esonero definitivo dal servizio, o quando il locatario, per qualsiasi causa perda la qualità di agente, la locazione resta risoluta con la fine del mese in corso.

Potrà essere concessa dal Comitato di esercizio (o dal Servizio personale ed affari generali) la continuazione dell'affitto fino ad un massimo di due mesi, nei casi di trasloco, al locatario che ne faccia richiesta in via gerarchica entro quindici giorni dalla comunicazione del provvedimento di trasloco, e negli altri casi qualora dagli interessati si anticipi il pagamento della corrisposta mensile di affitto.

Per circostanze eccezionali il Direttore generale, inteso il Capo compartimento (o il Capo del Servizio personale ed affari generali), potrà concedere un ulteriore prolungamento della proroga ammessa in base al precedente comma.

L'Amministrazione potrà sciogliere anticipatamente il contratto, quando al locatario venga a cessare, in tutto od in parte, la corresponsione dello

stipendio o della paga, a meno che egli o la sua famiglia, e sempre quando il Comitato di esercizio (o il Servizio personale ed affari generali) conceda di rimanere nell'alloggio, non provveda in anticipo, mese per mese, al diretto pagamento della quota di pigione.

Art. 28.

Le disposizioni contenute nei tre ultimi comma dell'articolo precedente sono applicabili anche nei riguardi degli agenti di cui all'art. 26, salvo quanto stabiliscono gli articoli 66 e 67 delle disposizioni sulle competenze accessorie a favore degli agenti considerati dall'art. 59 delle disposizioni stesse circa la continuazione nel godimento dell'alloggio, quando il locatario perda in tutto od in parte lo stipendio o la paga, o cessi di aver titolo all'alloggio medesimo.

Art. 29.

La revoca delle concessioni di alloggio è disposta dal Comitato di esercizio (o dal Servizio personale ed affari generali se trattasi di locali in fabbricati di pertinenza della Direzione generale in Roma). Per gli alloggi di cui alla lettera *b*) punto 1° dell'art. 10, la revoca è disposta dal Capo compartimento su proposta del capo dell'ufficio locale da cui l'agente dipende.

Contro il provvedimento di revoca il locatario può ricorrere in via gerarchica, entro 15 giorni dalla notifica, al direttore generale, il quale decide in via definitiva.

Art. 30.

Il locatario che non sgombrasse i locali nel termine stabilito, vi può essere costretto nei modi di legge, ivi compresi i procedimenti speciali consentiti, udito il Comitato di esercizio (o il Capo del servizio personale ed affari generali se trattasi di alloggio in fabbricati di pertinenza della Direzione generale in Roma).

Canoni di affitto — Addebiti.

Art. 31.

Il Consiglio di Amministrazione stabilisce il reddito da ricavare dai locali adibiti ad uso di alloggio in ragione delle spese d'impianto, o della superfice o in base ad altro elemento. Il Direttore generale approva gli elenchi dei canoni di affitto da pagarsi per i singoli alloggi, elenchi che, sulla base del reddito come sopra stabilito, vengono compilati dal Servizio lavori sentiti i Comitati di esercizio od il Servizio personale ed affari generali per gli alloggi annessi alla sede della Direzione generale.

Per gli agenti considerati dagli art. 59 e 62, primo comma, delle dispo-

sizioni sulle competenze accessorie, si applicano i canoni stabiliti negli articoli stessi.

I canoni, esclusi quelli contemplati dagli articoli 59 e 62 anzidetti, saranno soggetti a revisione almeno ogni triennio.

Art. 32.

I canoni di affitto sono percepiti dall'Amministrazione mediante ritenute mensili posticipate sugli stipendi o paghe degli agenti.

Tali ritenute vengono accreditate all'apposito conto di entrata del bilancio dell'Amministrazione (redditi patrimoniali - pigione di locali).

Per le frazioni di mese, le ritenute sono ragguagliate a tanti trentesimi dell'ammontare del canone mensile di pigione per quanti sono i giorni di occupazione dell'alloggio durante il mese.

Art. 33.

Nell'importo dell'affitto, quando negli stabili esistano i relativi impianti, si intende compresa la fornitura d'acqua. Però ogni maggior consumo oltre il quantitativo che per ciascun alloggio fosse stato fissato dal Comitato d'esercizio e risultante dal verbale di cui all'art. 10, resta a carico del locatario.

Art. 34.

Il locatario, oltrechè sottoporsi alla ritenuta del canone mensile di affitto, deve, entro un anno dalla consegna dei locali, costituire un fondo di garanzia equivalente ad un mese di affitto, da trattenersi a mezzo dei ruoli paga in dodici rate uguali.

L'indicato fondo sarà restituito dopo la riconsegna dei locali affittati, detratte le somme che fossero dovute dal locatario a termini degli articoli 2, 3, 16, 18, 21 e 22, senza pregiudizio di ulteriori rivalse.

Art. 35.

Tutte le spese che debbano far carico al locatario a sensi degli articoli 2, 3, 16, 18, 21 e 22 sono ad esso addebitate su note liquidate in via definitiva dal Capo Compartimento, sentito il Comitato di esercizio (o dal Capo del Servizio personale e affari generali), ed il relativo ammontare è ricuperato ratealmente sulle competnze del locatario stesso, nella misura stabilita dal Comitato predetto.

Per le spese medesime, e per le quote di affitto che rimanessero da pagare al termine della locazione, l'Amministrazione, oltre al privilegio di cui all'art. 1958 del Codice civile, ha diritto di rivalersi sugli averi del locatario nell'ordine seguente:

1° Sul fondo di garanzia di cui all'art. 34;

2° Sugli arretrati di competenze di qualsiasi natura, da pagarsi agli agenti in servizio, in misura non eccedente il terzo di tali arretrati;

3° Sullo stipendio o paga e sulle competenze accessorie di qualsiasi natura, mediante trattenute non superanti ogni anno l'importo di due mesi di affitto, e ripartito tale importo in 12 rate;

4° Sulle ultime competenze dell'agente dimissionario, destituito, esonerato dal servizio o morto, nei limiti di un quinto delle competenze stesse;

5° Sull'indennità di buonuscita e sul sussidio per una volta tanto a carico del fondo pensioni, nei limiti di un quinto;

6° Sulla pensione o sul sussidio continuativo, nei limiti di un quinto annualmente.

L'esclusione sui cespiti suindicati può essere fatta anche cumulativamente, purchè contenuta per ciascuno di essi nella rispettiva aliquota.

Art. 36.

Il locatario che abbandona l'alloggio prima della scadenza del contratto, è tenuto a pagare il canone di affitto fino alla scadenza stessa, a meno che nel frattempo l'alloggio venga riaffittato, nel quale caso il pagamento del canone sarà limitato al tempo in cui i locali rimasero inoccupati.

Disposizioni speciali per gruppi importanti di alloggi, e per la relativa sorveglianza e custodia.

Art. 37.

Quando in uno stesso centro esista un considerevole numero di alloggi per uso di personale, appartenente a vari Servizi, la distribuzione ed assegnazione degli alloggi stessi potrà essere affidata dal Comitato di esercizio ad una Commissione di funzionari locali presieduta dal Capo dell'ufficio lavori, la quale funzionerà per delega del Comitato medesimo, esplicando le facoltà che da questo le saranno assegnate.

Art. 38.

Quando si tratti di gruppi importanti di alloggi, della relativa sorveglianza potranno essere specialmente incaricati dai Capi dei competenti uffici lavori, agenti tecnici loro dipendenti, ed alla custodia dei fabbricati potranno essere adibiti appositi portieri o guardiani, in numero sufficiente per assicurare un regolare servizio.

Art. 39.

I portieri o guardiani di cui al precedente articolo 38 sono assunti alle condizioni e col trattamento previsti dal regolamento in vigore pei portieri delle case economiche per i ferrovieri, e sono soggetti agli obblighi contenuti nel regolamento stesso e nelle norme per il servizio di portineria delle case predette. Essi dipendono direttamente dal Capo dell'ufficio lavori che ha

in consegna gli stabili affidati alla loro custodia, o per esso dall'agente tecnico di cui all'art. 38, e con tali funzionari debbono pertanto corrispondere per comunicazioni, reclami e domande.

Disposizioni diverse.

Art. 40.

Di fronte ai locatari l'Amministrazione è rappresentata, agli effetti amministrativi, dal Capo del competente ufficio lavori, mentre agli effetti delle eventuali contestazioni giudiziarie tale rappresentanza è regolata dalle disposizioni contenute negli art. 10 lettera *c*) e 12, ultimo comma, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dal R. D. 28 giugno 1912, n. 728.

Agli effetti sia amministrativi che giudiziari, e quindi anche per l'attribuzione di competenza, il locatario si intende elettivamente domiciliato nella Segreteria municipale del Comune nel quale sono situati i locali che formano oggetto dell'affitto.

Art. 41.

Per tutto ciò che non è contemplato nelle presenti norme, valgono, nei rapporti fra l'Amministrazione ed i locatari, le disposizioni del Codice civile.

Art. 42.

Le spese di stipulazione e registrazione dei contratti di locazione e relative proroghe, sono a carico del locatario, e saranno versate all'atto della firma del contratto, o, in difetto, trattenute insieme alla prima rata dell'affitto.

Art. 43.

Per la buona conservazione dei fabbricati, potranno essere assegnati dal Direttore generale, su proposta del Servizio lavori, sentito il Comitato di esercizio, premi individuali per locatario, o collettivi per edificio.

Art. 44.

Nel caso in cui agli stabili fossero annessi ricreatori, dopo-scuola, o consimili istituzioni per ragazzi, dovuto all'iniziativa dell'Amministrazione i locatari che intendessero fruirne, dovranno uniformarsi alle disposizioni emanate dall'Amministrazione stessa.

Art. 45.

Gli eventuali reclami dei locatari per qualsiasi ragione, dovranno essere presentati a mezzo del portiere o guardiano, o, in mancanza di personale di sustodia, direttamente al competente ufficio lavori, il quale provvederà a dare una risposta in merito scritta o verbale, entro quindici giorni dal ricevimento dei reclami stessi.

Art. 46.

Per gli alloggi lungo le linee comprese nelle circoscrizioni delle delegazioni di esercizio di Trento, Trieste e Cagliari, le facoltà assegnate con le presenti norme ai Capi compartimento e ai Comitati di esercizio si intendono devolute ai Capi delle delegazioni stesse, ai quali spetta pure di fare le eventuali proposte di cui all'art. 43.

Le presenti norme annullano e sostituiscono quelle di cui all'ordine generale di servizio n. 26-1906.

Ordine di servizio N. 74.

Cambiamento di nome della stazione di Gibellina Gallitello.

A datare dal 1° giugno 1921, la stazione di *Gibellina Gallitello*, della linea Palermo-Trapani, assumerà la nuova denominazione di « *Gallitello* ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) si dovrà:

a pagina 28, inserire fra i nomi delle stazioni di Gallipoli scalo marittimo e Galugnano quello di « Gallitello », riportando di fronte le indicazioni esistenti a pagina 29 per la stazione di Gibellina Gallitello;

a pagina 29, cancellare il nome della stazione di Gibellina Gallitello con tutte le relative indicazioni;

a pagina 103 (tabella 127) modificare il nome della stazione di Gibellina Gallitello in quello di Gallitello.

Conforme modificazione dovrà apportarsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblidazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 75.

Cambiamento di nome della stazione di Paduli.

A datare dal 1° maggio 1921, la stazione di *Paduli*, della linea Foggia-Napoli, ha assunto la nuova denominazione di *Paduli* sul *Calore*.

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alle pagine 42 e 94 (tabella 101), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 76.

Attivazione della deviazione della linea Mantova-Cerea presso la stazione di Mantova.

In seguito alla sistemazione della viabilità ordinaria presso la stazione di Mantova dalle ore 12 del giorno 6 maggio 1921 è stata attivata la deviazione della linea Mantova-Cerea presso la stazione di Mantova.

Tale deviazione a semplice binario, che misura una lunghezza totale di m. 2085,95 e cioè m. 669,21 più del tratto di linea attuale da abbandonarsi (m. 1416,74), si distacca dal 1° binario in stazione di Mantova alla progressiva Km. 89 + 963,15 e prosegue parallela e a contatto della attuale linea Mantova-Monselice per m. 350,15 fino alla progressiva Km. 90 + 313,30.

Di quì con due curve di raggio m. 400 e m. 2000 ed un rettifilo interposto, si riallaccia alla linea esistente alla progressiva Km. 92 + 049,10 (attuale Km. 91 + 379,89).

La deviazione ha diverse livellette con pendenza massima del 3 per mille.

Opere d'arte. — Cavalcavia obliquo a due luci di m. 11.32 e m. 6.80 al Km. 90 + 486. Ponticelli con tubi del diametro di m. 0,50 e m. 1 — rispettivamente al Km. 91 + 101,20 e chilome-

tro 91 + 578,80. — Ponticello in muratura di m. 2,50 di luce al Km. 91 + 788,30.

Passaggi a livello. — P. L. di Belfiore al Km. 90 + 018,46 comune alle linee Mantova-Modena e Mantova-Cremona; P. L. per la strada dell'Ospedale nuovo al Km. 90 + 935,20; questi due passaggi a livello verranno soppressi in prosieguo di tempo. P. L. su strada privata al Km. 91 + 306,15 in consegna all'utente.

Alla stessa ora e data furono attivati sulla nuova deviazione i seguenti semafori ad un'ala di protezione della stazione di Mantova per le provenienze da Cerea e situati a destra dei treni ai quali comandano:

a) di 1ª categoria al Km. 90 + 107 e cioè m. 550 dall'asse del F. V. ed a m. 143,85 dalla punta dello scambio estremo;

b) di avviso al Km. 90 + 732 alla distanza di m. 625 da quello di 1ª categoria.

In seguito a quanto sopra si dovrà: Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » volume 1°, edizione giugno 1914, a pagina 82 aumentare di un chilometro le distanze indicate per la sola stazione di Mantova nella tabella (61) Mantova-Legnago-Monselice. .

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pag. 26 modificare nel modo seguente le indicazioni riguardanti la stazione di Gazzo di Bigarello.

Gazzo di Bigarello	Piadena-Sarzana-Livorno C. Nogara-Bologna-Livorno C.	519	Nogara-Bologna-Castellamare Ad. - Isernia	776	516	776

Per le modificazioni da apportarsi nei prontuari manoscritti delle distanze, in uso nelle gestioni, le stazioni di Gazzo di Bigarello, Castel d'Ario, Bonferraro, Nogara, Sanguinetto e Cerea aumenteranno di un chilometro la distanza per Mantova e tutte quelle che risultano computate in transito di Mantova.

La stazione di Mantova aumenterà di un chilometro le distanze per Gazzo di Bigarello, Castel d'Ario, Bonferraro, Nogara, Sanguinetto, Cerea e tutte quelle che risultano computate in transito di Nogara e Cerea.

Le stazioni oltre Mantova (verso Piadena, Modena e Dossobuono) aumenteranno di un chilometro le distanze per Gazzo di Bigarello, Castel d'Ario, Bonferraro, Nogara, Sanguinetto e Cerea, sempre quando le distanze stesse risultano computate in transito di Mantova e aumenteranno pure di un chilometro tutte quelle computate in transito di Mantova-Nogara e Mantova-Cerea.

Le stazioni oltre Nogara (verso Isola della Scala e Bologna) aumenteranno di un chilometro la distanza per Mantova, sempre quando la distanza stessa resulti computata in transito di Nogara, e aumenteranno pure di un chilometro tutte quelle computate in transito di Nogara-Mantova.

Le stazioni oltre Cerea (verso Monselice e Rovigo) aumenteranno di un chilometro la distanza per Mantova, sempre quando la distanza stessa risulti computata in transito di Cerea, ed aumenteranno pure di un chilometro tutte quelle computate in transito di Cerea-Mantova.

Dall'Ufficio « Controllo viaggiatori e bagagli » di Firenze sarà diramata, quanto prima, apposita circolare, che indicherà a ciascuna delle stazioni interessate le modificazioni da apportarsi nei propri prontuari.

Per quanto riguarda le stazioni ex austriache, l'Ufficio suddetto provvederà pure con circolare alle modificazioni da apportarsi al « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della rete delle ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons ».

Ordine di servizio N. 77.

Estensione di servizio nella casa cantoniera di Rogolo.

(Vedi ordine di servizio n. 24-1905).

Dal giorno 1 giugno 1921 la Casa cantoniera di Rogolo, della linea Colico-Sondrio, viene abilitata ad effettuare in partenza spedizioni di merci a grande velocità, in porto assegnato, non eccedenti

il peso di Kg. 50 ciascuna e in solo servizio interno, con esclusione:

a) dei trasporti la cui affrancazione sia obbligatoria a partenza per disposizione di tariffa;

b) dei trasporti di numerario e di oggetti preziosi;

c) dei trasporti gravati di spesa anticipata o di assegno.

Pei trasporti destinati oltre Colico è fatto obbligo a questa stazione di indicare, nell'apposita sede della nota di spedizione, la via che devono seguire i trasporti stessi.

Le stazioni destinatarie calcoleranno le tasse di porto in base alla distanza per Rogolo.

La Casa cantoniera di Rogolo iscriverà le spedizioni nel registro Mod. C I 401, assegnando a ciascuna di esse un numero progressivo fino al 31 dicembre di ogni anno, cominciando dal n. 1. Seguendo l'ordine di iscrizione nel detto registro la Casa cantoniera di Rogolo compilerà, per quidicina, il riassunto delle spedizioni Mod. C I 414, che spedirà al Controllo merci interno di Torino, non più tardi dei giorni 4 e 19 di ciascun mese.

Nella eventualità di disposizioni suppletive del mittente per cambiamento di destinazione o di destinatario, la Casa cantoniera di Rogolo, invierà, sotto piego, le disposizioni medesime, alle stazioni limitrofe di Delebio e di Cosio Traona, rispettivamente per i trasporti diretti oltre tali stazioni, le quali dovranno provvedere alle prescritte pratiche per la esecuzione delle relative disposizioni e al versamento della tassa di lire 2 con l'aumento del 300 per cento da riscuotersi dal mittente, a cura della Casa cantoniera di Rogolo, prendendone debito e credito nei modi d'uso, giusta le disposizioni degli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pagina 14, di contro al nome della Casa cantoniera di Rogolo, si dovrà sostituire l'indicazione L B con L G; nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 50, di fianco al nome della detta Casa cantoniera, nella colonna 8, si dovrà riportare la lettera G col richiamo (18) ed in calce alla pagina la seguente nota:

(18) In solo servizio interno e limitatamente alle spedizioni in partenza ed in porto assegnato, non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuna, esclusi i trasporti di numerario ed oggetti preziosi, quelli gravati di spesa anticipata o di assegno e tutti gli altri la cui affrancazione sia obbligatoria a partenza per disposizione di tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 78.

Estensione di servizio nella casa cantoniera di Talamona.

Dal giorno 1° giugno 1921 la Casa cantoniera di Talamona, della linea Colico-Sondrio, viene abilitata ad effettuare in partenza spedizioni di merci a grande velocità, in porto assegnato, non eccedenti il peso di 50 Kg. ciascuna e in solo servizio interno, con esclusione:

a) dei trasporti la cui affrancazione sia obbligatoria a partenza per disposizione di tariffa;

b) dei trasporti di numerario e di oggetti preziosi;

c) dei trasporti gravati di spesa anticipata o di assegno.

Pei trasporti destinati oltre Colico è fatto obbligo a questa stazione di indicare, nell'apposita sede della nota di spedizione la via che devono seguire i trasporti stessi.

Le stazioni destinatarie calcoleranno le tasse di porto in base alla distanza per Talamona.

La Casa cantoniera di Talamona iscriverà le spedizioni nel registro Mod. C I 401 assegnando a ciascuna di esse un numero progressivo fino al 31 dicembre di ogni anno, cominciando dal numero 1.

Seguendo l'ordine di iscrizione nel detto registro la Casa cantoniera di Talamona compilerà, per quindicina, il riassunto delle spedizioni Mod. C I 414, che spedirà al Controllo merci interno di Torino non più tardi dei giorni 4 e 19 di ciascun mese.

Nella eventualità di disposizioni suppletive del mittente per cambiamento di destinazione o di destinatario, la Casa cantoniera di Talamona invierà, sotto piego, le disposizioni medesime alle stazioni limitrofe di Morbegno e di Ardenno Masino, rispettivamente per i trasporti diretti oltre tali stazioni, le quali dovranno provvedere alle prescritte pratiche per la esecuzione delle relative disposizioni e al versamento della tassa di lire 2 con l'aumento del 300 %, da riscuotersi dal mittente a cura della Casa cantoniera di Talamona, prendendone debito e credito nei modi d'uso, giusta le disposizioni degli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909.

In consegnenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pagina 14, di contro al nome della Casa cantoniera di Talamona, si dovrà sostituire l'indicazione L B con L G; nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 59, di fianco al nome della detta Casa cantoniera nella colonna 8, si dovrà riportare la lettera G col richiamo (9) ed in calce alla pagina la seguente nota:

(9) in solo servizio interno e limitatamente alle spedizioni in partenza ed in porto assegnato, non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuna, esclusi i trasporti di numerario ed oggetti preziosi, quelli gravati di spesa anticipata o di assegno e tutti gli altri la cui affrancazione sia obbligatoria a partenza per disposizioni di tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 79.

Servizio di corrispondenza con le tramvie Ferrara-Codigoro ed Ostellato-Comacchio-Porto Garibaldi.

(Vedi ordine di servizio n. 60-1921).

Dal giorno 1° giugno 1921 resta revocata la disposizione di cui l'Ordine di servizio n. 60-1921, relativa al divieto di gravare d'assegno le spedizioni in servizio di corrispondenza destinate alle stazioni delle tramvie Ferrara-Codigoro e Ostellato-Comacchio-Porto Garibaldi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore Generale.
C. CROVA.

ANNO XIV N. 22 — 2 GIUGNO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

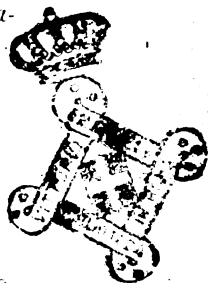
INDICE

(7025) Roma, 1921 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Decreto ministeriale 7 *maggio* **1921**, *relativo al divieto di trasporto delle salme dei militari morti in guerra.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

PER GLI AFFARI DELL'INTERNO

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Veduti i Regi decreti 2 settembre 1919, n. 1505, 15 aprile 1920, n. 497 e 24 febbraio 1921, n. 210, coi quali si dichiara la cessazione dello stato di guerra nelle provincie di Sondrio, Verona, Padova, Mantova, Brescia, Vicenza, Venezia, Udine, Belluno, nella Venezia Tridentina e nella Venezia Giulia, mantenendovi il divieto del trasporto di salme;

Veduto il Decreto ministeriale 4 giugno 1920, col quale il divieto del trasporto delle salme dei militari veniva revocato nelle provincie di Sondrio, Verona, Padova, Mantova, ed in parte in quelle di Brescia, Vicenza e Venezia;

Sentito il parere della Commissione nazionale per le onoranze ai caduti in guerra;

Ritenuto che per le speciali esigenze di polizia mortuaria che determinarono il mantenimento del divieto del trasporto di salme di militari nel territorio delle operazioni di guerra sono venute a cessare in gran parte di esso, ove il divieto può quindi essere revocato, con riserva di analoghi provvedimenti per le altre zone tosto che le ragioni del divieto verranno man mano in esse a cessare;

DECRETA:

Art. 1.

Il divieto di trasporto delle salme di militari è revocato nelle provincie di Brescia, Vicenza (ad eccezione del territorio del circondario di Asiago e dei comuni di Salcedo, Crosara, Conco, Val-

rovina, Valstagna, Cismon, Campolongo, San Nazario, Solagna); Treviso (ad eccezione del territorio dei comuni di Borso, Crespano Veneto, Possagno, Cavaso, Pederobba e di tutti quelli sulla sinistra del Piave) e Venezia.

Art. 2.

Il divieto stesso è revocato nella Venezia Tridentina, ad eccezione del territorio dei distretti di Cavalese, Fiera di Primiero e Cortina d'Ampezzo.

Art. 3.

Il divieto del trasporto di salme di militari è mantenuto nelle provincie di Belluno e di Udine, nella Venezia Giulia, e per le salme dei militari morti in guerra sulle fronti estere e nelle colonie.

Art. 4.

Il divieto di cui agli articoli precedenti non è applicabile per il trasporto delle salme di militari morti dopo il 4 maggio 1919 e di quelle che sono state tumulate chiuse in cassa di zinco in qualunque dei territori anzidetti.

Roma, addì 7 maggio 1921.

Il Ministro dell'interno:
GIOLITTI.

Il Ministro della guerra:
RODINÒ.

Ordine di servizio N. 80.

Elezione dei Rappresentanti del personale nella Commissione per gli esami di concorso a posti di Sotto capi squadra operai nel ruolo del personale tecnico ed operaio del Movimento.

Per la elezione dei rappresentanti del personale nella Commissione incaricata di provvedere agli esami di concorso a posti di *Sotto capo squadra operai nel ruolo del personale tecnico ed operaio del Movimento*, valgono le seguenti norme:

1. — Sarà costituita una Commissione unica per l'intera rete.

2. — La Commissione stessa sarà composta di *cinque* membri., dei quali *tre*, compreso il presidente, nominati del Direttore generale (su proposta del Servizio movimento e traffico) e *due* dal personale.

3. — Per la elezione dei rappresentanti del personale nella Commissione di esami di cui al paragrafo 1°, sono *elettori* gli operai di 1ª categoria, i Sotto capi squadra operai, i Capi squadra operai ed i Capi tecnici di tutti i gradi, del ruolo Movimento; sono *eleggibili* i Sotto capi squadra operai, i Capi squadra operai ed i Capi tecnici di tutti i gradi, pure del ruolo suddetto.

4. — Saranno sede di votazione i Riparti tecnici, i Riparti telegrafici, le Officine accumulatori e le Stazioni nelle quali esistono posti di rifornimento accumulatori o risiedono operai distaccati addetti alla manutenzione degli impianti di illuminazione e degli impianti telegrafici.

5. — Le operazioni elettorali saranno presiedute, in ciascuna sede di votazione, dal titolare del Riparto tecnico, del Riparto telegrafico, dell'Officina acumulatori o della Stazione, o, in caso di impedimento, da un suo delegato.

Il titolare ed il suo delegato potranno farsi coadiuvare da altri agenti adatti, scelti fra gli elettori, quando ciò fosse necessario.

6. — Ciascuna sede elettorale di cui al paragrafo 4° sarà dotata dell'elenco degli elettori assegnati alla sede stessa, in ordine di qualifica, elenco che sarà compilato in doppio esemplare a cura della competente Divisione compartimentale o della competente Delegazione di esercizio.

Tale elenco sarà affisso nelle rispettive sedi di votazione in modo che gli interessati possano prenderne visione in precedenza al primo giorno delle elezioni.

7. — Gli agenti elettori eserciteranno il loro diritto di voto presso il Riparto tecnico, Riparto telegrafico, Officina o Stazione dove prestano servizio: però gli agenti che si trovano fuori della località in cui hanno la propria residenza amministrativa, possono esercitare invece il loro diritto di voto in altra località sede di votazione in cui saranno nei giorni delle elezioni.

8. — Gli elettori dovranno essere informati in quale sede di votazione sono inscritti.

Dovranno pure essere date opportune disposizioni affinchè gli agenti possano, per turno, prendere parte alla votazione senza pregiudizio del servizio.

9. — All'incaricato di presiedere le operazioni elettorali di ciascuna sede saranno trasmessi:

a) un esemplare del presente Ordine di servizio;
b) le schede occorrenti per la votazione;
c) l'elenco degli elettori appartenenti alla sede stessa.

10. — Le elezioni avranno luogo nei giorni 26 e 27 giugno corrente.

11. — Il titolare di ogni Riparto tecnico, Riparto telegrafico, Officina, Stazione, presso cui funzioni una sede elettorale, dovrà predisporre in tempo tutto quanto occorra affinchè le operazioni elettorali procedano colla massima regolarità.

12. — Presso ciascun Compartimento o Delegazione di esercizio sarà costituita, a cura del Capo compartimento o del Capo della Delegazione, una Commissione che procederà alle operazioni di scrutinio per le votazioni avvenute nelle rispettive giurisdizioni.

Tale Commissione sarà composta da un funzionario del compartimento o della delegazione, di grado non inferiore al 5° (nuove tabelle) con funzioni di presidente, da due agenti di grado non inferiore al 7° (nuove tabelle), l'uno e gli altri nominati dal Capo del compartimento e della delegazione, e da due rappresentanti del personale nominati dal presidente stesso e scelti fra gli elettori.

A ciascuna Commissione compartimentale di scrutinio saranno aggregati due scrutatori da scegliersi, dal presidente, fra gli elettori.

13. — Presso il Servizio movimento e traffico sarà costituita una *Commissione centrale* che avrà l'incarico di riassumere i risultati delle votazioni dei singoli Compartimenti e di procedere alla proclamazione degli eletti.

La Commissione centrale sarà composta di un funzionario di grado non inferiore al 4° (nuove tabelle) nominato (su proposta del detto Servizio) dal Direttore generale, con funzioni di presidente, di due funzionari di grado non inferiore al 7° (nuove tabelle) designati dal Presidente e confermati dal Capo del detto Servizio, e di due rappresentanti del personale nominati dal Presidente stesso e scelti fra gli elettori.

14. — Le Commissioni compartimentali di scrutinio e la Commissione centrale saranno assistite da un segretario scelto dai rispettivi presidenti.

15. — L'orario delle votazioni è stabilito dalle ore 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 di ciascuno dei giorni di votazione.

Al principio ed al termine delle operazioni elettorali non occorrerà procedere a redazione di verbali o ad altre formalità. Peraltro ogni qualvolta la votazione venga interrotta, l'incaricato di presiederla è tenuto a provvedere nel modo più sicuro alla conservazione degli elenchi, delle schede e dell'urna o cassetta.

In caso di contestazioni, in sede di votazione, l'incaricato inviterà i reclamanti a mettere per iscritto le loro osservazioni che saranno trasmesse, nel piego suggellato, alla rispettiva Commissione di scrutinio.

16. — Le schede sono di carta bianca con opportuna intestazione e portano attaccata una cedolina.

Sulle schede sono tracciate due line orizzontali nel senso della minor dimensione.

Le schede sono distribuite a cura dell'Amministrazione;

17. — Ciascun elettore ha il diritto di indicare sulla scheda un candidato.

Il candidato deve essere designato con cognome, nome e qualifica scritti in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione.

18. — Al momento in cui l'elettore si presenta a votare, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali, gli consegna una scheda, dopo essersi assicurato della identità di esso; in seguito l'elettore stesso si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulla scheda le volute indicazioni dei candidati, e, dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio nome e cognome, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori al proprio cognome.

L'incaricato, verificato il cognome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta, chiusa a chiave e sigillata.

19. — Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto nell'elenco di cui al paragrafo 6°, perchè non appartiene a quella sede di votazione, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicurandosi dell'identità di esso, lo ammette alla votazione, iscrivendo il cognome, il nome e la qualifica in un elenco suppletivo, e gli consegna una scheda.

Tali schede vengono tenute separate da quelle degli altri votanti, e quindi non sono immesse nell'urna o cassetta.

Le disposizioni di cui ai comma precedenti sono applicabili soltanto agli agenti che per qualsiasi causa si trovano fuori della propria residenza. Qualora in una località, ove funzionino più sedi elettorali, si presentino ad una sede elettori che appartengono ad altra sede della stessa località, e domandino di votare in base al presente paragrafo, essi dovranno essere inviati alla loro sede di votazione.

Gli agenti che eventualmente non siano stati compresi, per svista, negli elenchi degli elettori, saranno ammessi alla votazione con procedura analoga a quella prevista dal 1° comma del presente paragrafo.

20. — Terminata la votazione l'incaricato, alla presenza degli elettori, èstrae dall'urna o cassetta le schede dei votanti e ne fa un piego suggellato unitamente all'elenco degli elettori da lui firmato e convalidato con timbro ad umido; e trasmette il piego stesso (come piego assicurato) al presidente della Commissione compartimentale di scrutinio.

Nello stesso piego saranno racchiuse le schede di votazione e gli elenchi suppletivi riguardanti gli agenti che hanno votato in base al paragrafo 19° e che dipendono amministrativamente dal Compartimento nella cui giurisdizione è situata la sede di votazione.

Sull'involucro del piego dovrà essere riprodotta l'indicazione della sede di votazione (Riparto tecnico, Riparto telegrafico, Officina, Stazione) e la dicitura « *Elezione dei rappresentanti del personale nella commissione di esami per Sotto capo squadra operai nel ruolo del personale tecnico ed operaio del Movimento* », nonchè riportato chiaramente l'indirizzo:

« *Alla Commissione compartimentale di scrutinio di* . . . . . ».

Invece le schede degli elettori che hanno votato in base al paragrafò 19° e che dipendono da un Compartimento diverso da quello nella cui giurisdizione si trova la sede di votazione, ed i relativi elenchi suppletivi, devono essere trasmessi, pure in piego assicurato, al Presidente della Commissione di scrutinio del Compartimento nel quale tali agenti sono elettori;

21. — Entro 4 giorni dalla votazione, i presidenti delle Commissioni compartimentali di scrutinio fanno varificare se da tutte le sedi elettorali vennero i pieghi assicurati di cui al precedente paragrafo. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da disguido negli uffici di spedizione, il presidente ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne fa a suo tempo dichiarazione a verbale;

22. — La Commissione compartimentale di scrutinio, iniziando i suoi lavori, accerterà innanzi tutto se il numero dei pieghi assicurati corrisponde a quello delle sedi elettorali della propria giurisdizione, e, nel caso che ne manchi qualcuno, ne fa

menzione nel processo-verbale. La Commissione fa inoltre le necessarie verifiche degli elenchi degli elettori.

Verificato il numero delle schede contenute in ciascun piego il Presidente, prima di immettere nelle urne le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori. L'altro scrutatore, appone un segno nel rispettivo elenco accanto al nome dell'elettore.

Le schede dei votanti in base al paragrafo 19° non saranno immesse nell'urna se non dopo che la Commissione siasi pronunciata sulla regolarità di esse in base alle informazioni ricevute dai competenti uffici. Qualora risulti che l'agente che ho votato non ha diritto al voto, ovvero che abbia indebitamente espresso il voto più di una volta, la relativa scheda sarà annullata.

23. — Compiuta la immissione delle schede nell'urna si fa lo spoglio delle schede stesse.

Il nome scritto nelle schede viene letto ad alta voce.

Qualora nella scheda si trovi più di un nome, quelli successivi al primo si danno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede che, all'infuori della firma nella cedolina contengono segni di riconoscimento, nonchè quelle non conformi al modello stabilito.

Sulle contestazioni eventualmente elevate intorno alle schede decide la Commissione compartimentale in via definitiva: in caso di mancata decisione, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale di cui al paragrafo 13°.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si suggellano le urne, si chiudono in un piego suggellato gli atti e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

24. — Compiuto lo spoglio delle schede, la Commissione compartimentale compila un processo verbale nel quale devono essere indicati i cognomi, i nomi e le qualifiche di tutti i candidati ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportati.

Il processo verbale, firmato da tutti i componenti la Commissione, viene inviato in piego assicurato alla Commissione centrale.

Tutti gli atti delle Commissioni compartimentali di scrutinio saranno conservati sino ad avvenuta proclamazione degli eletti.

25. — La Commissione centrale, in base ai risultati dei verbali pervenuti dalle Commissioni compartimentali, procede alla compilazione di un elenco generale dei candidati, disponendoli in ordine di graduatoria secondo il numero dei voti riportati da ciascuno di essi, e proclama eletti a far parte della Commissione per gli esami di cui trattasi, i due candidati che hanno riportato il maggior numero di voti, ed a parità di voti il candidato con maggior anzianità di servizio da computarsi a termini dell'art. 2 della legge 10 giugno 1913, n. 641.

La Commissione centrale compila un processo verbale dei lavori compiuti, da firmarsi dal presidente e dai membri, e dà immediata comunicazione dei risultati delle elezioni al Direttore generale, per tramite del Servizio personale ed affari generali.

Sulle contestazioni eventualmente elevate in seno alla Commissione centrale, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale stessa.

Alle operazioni della Commissione centrale possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

Circolare N. 22.

Compilazione dei riassunti arrivi.

A partire dalla contabilità della 1ª quindicina del mese di giugno 1921 le stazioni e le gestioni autonome dovranno esporre sui riassunti arrivi mod. C-I-415, C-I-416 e C-I-425, oltre il totale delle tasse assegnate riscosse, anche l'importo delle spese doganali gravate sui trasporti utilizzando, fino a nuova ristampa, la colonna in bianco del debito gestione dei suindicati moduli, intestata opportunamente a mano.

I transiti interni e di confine esporranno invece l'importo delle spese doganali sui riassunti mod. C-I-531 e C-I-535 nella colonna 17.

Si raccomanda vivamente l'osservanza della suindicata disposizione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 23.

Pagamento sussidi e assegni a carico dell'opera di previdenza.

(V. circolare n. 45-1919).

Si richiama l'attenzione degli agenti incaricati del pagamento dei sussidi e assegni a carico dell'opera di previdenza, sulla necessità che all'atto dell'apposizione sui mod. R. 55 della data e firma prescritte dall'art. 8 delle istruzioni a stampa, di cui nella circolare n. 45 inserta nel *bollettino ufficiale* n. 33-1919, venga sostituita alla leggenda: « Il Delegato del Tesoro » l'indicazione, con timbro od a mano, della qualità del pagatore (Capo stazione, sotto cassiere, ecc.).

Il Direttore Generale
C. Crova.

SENTENZA

Incendio per fuoruscita di scintille dalle locomotive - Mancanza di colpa - irrisarcibilità del danno.

Secondo il nostro diritto positivo non esiste l'obbligo di risarcire il danno arrecato ai terzi, senza colpa.

Conseguentemente l'Amministrazione ferroviaria non risponde dei danni derivati da incendi prodotti dal fuoco delle locomotive, quando non risulti provato che l'incendio sia imputabile a colpa dell'esercente o dei propri dipendenti.

Il principio accolto dall'art. 46 *della legge sugli espropri per p. u.* 25 *giugno* 1865, *ha la sua efficacia circoscritta alle conseguenze della costruzione dell'opera pubblica e perciò non è applicabile a quelle inerenti all'esercizio.*

Il permesso, dato dall'art. 23, *capoverso, della legge sulle opere pubbliche* 20 *marzo* 1865 *ai proprietari dei fondi, contigui alle strade ferrate, di costituire temporanei depositi dei prodotti del suolo nella zona di venti metri dalla linea, ritenuta pericolosa, deve presumersi concesso a rischio e pericolo di coloro a cui favore è stata introdotta tale eccezione* (1).

CASSAZIONE NAPOLI. — Sentenza 10 febbraio 1921 (*Pres.* Mirelli; *Est.* Pierri; *P. M.* Trabucci, *concl. conf.*). Ferrovie Stato *ricorrenti* contro Capodivento.

Omissis.

Osserva che nella nostra legislazione non esiste per regola generale l'obbligo di risarcire il danno arrecato senza colpa.

(1) Confr. sentenza 23 giugno 1919 stessa Cassazione, nel Bollettino 1919, IV, 215 con richiami in nota. - Sulla questione se ed in quali condizioni possa verificarsi la responsabilità civile per colpa aquiliana, vedasi sentenza 15 aprile 1920 della Cassazione di Roma, S. U., nel Bollettino 1920, IV, 77.

Per gli articoli 1151 a 1156 del Codice civile, compresi sotto la rubrica dei delitti e quasi delitti, cioè delle dolose o colpose violazioni del diritto altrui, il fondamento della responsabilità è per regola generale la colpa da provare (art. 1151 e 1132) e in determinati casi quella presunta fino a prova in contrario, in altri quella presunta *juris et de jure*. La presunzione di colpo per essere proprietario della cosa che l'ha cagionato è stabilita soltanto nei casi previsti dagli articoli 1154 e 1155 pei danni cagionati da animali o dalla rovina di edifizi per mancanza di riparazioni o per vizio di costruzione. Chi la ravvisa nella disposizione dello articolo 1153 che ciascuno è obbligato anche per il danno arrecato con le cose che ha in custodia, torce contro il suo chiaro significato la parola della legge. Avere in custodia significa il dovere di custodire. Quindi in relazione alle disposizioni degli articoli precedenti, tale disposizione viene generalmente interpretata nel senso che si debba rispondere dei danni derivanti da difetto di custodia di quelle cose che s'ha il dovere di custodire affinchè non producano danni.

La denunziata sentenza, pur riconoscendo che nella nostra legislazione non esiste per regola responsabilità senza colpa, crede nel caso in esame ammettere tale responsabilità per aver desunto dalle disposizioni degli art. 542, 549, 60, 609, 612 e 713 del Codice civile e da quelle della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, il principio che sempre quando una persona nell'usare della sua proprietà o nell'esercitare una sua industria immetta nella proprietà altrui, anche senza occuparla, qualche cosa che vi produca un danno, sia obbligato all'indennizzo. Ma se si esaminano una per una le dette disposizioni del Codice civile, si vede che tranne quella dell'art. 713 riflettente il danno cagionato con l'inseguire i propri animali, cioè con la introduzione delle persone nel fondo altrui, esse riguardano tutte casi di occupazione perpetua o temporanea; che nessuna di esse riguarda danni derivati al fondo altrui da ciò che si faccia esercitando i propri diritti fuori del fondo medesimo o immissione di materie che non importi occupazione. Esse, come quelle della detta legge concernenti le occupazioni perpetue o temporanee, non presentano alcuna analogia col caso delle scintille che sfuggono dalle motrici dei treni ferroviari e sono trasportate dal vento fuori della strada ferrata.

La denunziata sentenza accennò anche al disposto dell'art. 46 della legge medesima, a tenor del quale è dovuta un'indennità ai proprietari dei fondi, che dall'esecuzione dell'opera di pubblica utilità vengono gravati d'una servitù o vengano a soffrire di un danno permanente derivante dalla perdita o dalla diminuzione d'un diritto. Per quanto si voglia largamente interpretare tale disposizione, non la si può estendere al caso dei danni cagionati nell'esercizio delle ferrovie o di altro pubblico servizio, dappoichè la indennità è ivi stabilita per le suindicate conseguenze derivanti dall'esecuzione d'una opera di pubblica utilità, mentre l'esercizio delle strade ferrate è cosa ben diversa dalla esecuzione dell'opera destinata all'esercizio medesimo, cioè dalla costruzione della strada ferrata e dei suoi accessori indicati dallo art. 225 della legge sulle opere pubbliche a riguardo dell'applicabilità delle disposizioni della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità. A confutazione della opinione, non nuova, dell'applicabilità del su riferito art. 46 ai danni, derivati dall'esercizio d'un pubblico servizio è stato anche acutamente osservato che essa porterebbe alla ingiusta conseguenza che lo Stato o altro esercente d'un pubblico servizio si troverebbe in una condizione legale peggiore dei privati, i quali non sono tenuti al risarcimento dei danni cagionati nell'esercizio delle loro industrie o di qualsiasi altra attività, se nel fatto loro non si hanno gli estremi del delitto o del quasi delitto o se altrimenti la legge non ne addossa loro la responsabilità.

Osserva che non aggiunge nulla in favore della impugnata decisione l'argomento che i resistenti traggono dall'art. 237 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865 allegato *F* in quanto permette nelle due zone di venti metri latistanti alle ruotaie delle strade ferrate i depositi temporanei dei prodotti del suolo che si fanno al tempo del raccolto. Come il proprietario del fondo, o chi per lui, esercita un suo diritto col depositarvi i prodotti di esso, così pure il proprietario o il concessionario della ferrovia esercita il suo; e finchè lo esercita con la dovuta prudenza e diligenza il danno che quegli possa risentirne costituisce soltanto una lesione d'interesse e non una lesione di diritto, e non è perciò risarcibile.

L'argomento dei resistenti si ritorce in loro danno.

Dal detto art. 237, sito sotto la rubrica delle servitù legali, delle Ferrovie pubbliche e delle proprietà coerenti, e dall'art. 310

desumesi che la legge considera come pericoli d'incendio l'esistenza di costruzioni di legno o di paglia, o di cumuli di qualsivoglia materia combustibile a distanza minore di venti metri dalla più vicina rotaia d'una strada ferrata, la quale si eserciti con macchine a fuoco; che ad ovviare tale pericolo impone alle proprietà latistanti la servitù di non fare tali costruzioni o depositi, e stabilisce per chi contravviene, delle sanzioni penali, oltre l'obbligo di rimettere le cose in pristino ed oltre il risarcimento dei danni: che eccezionalmente permette i depositi temporanei dei prodotti del suolo che si fanno al tempo del raccolto. Giova notare che gli incendi per timore dei quali la legge detta il divieto, sono precisamente quelli che si possono comunicare dalle scintille che si sprigionano dalle locomotive; giacchè il divieto riguarda le zone laterali alle strade ferrate che si esercitano con *macchine a fuoco.*

Orbene se il legislatore permette eccezionalmente i temporanei depositi di materie combustibili, quali sono i prodotti del suolo in essiccazione, nella zona da esso ritenuta pericolosa d'incendi per causa delle scintille che escono dalle locomotive, è ragionevole argomentarne che abbia ciò permesso a rischio e pericolo di coloro in cui favore ha fatta tale eccezione. Se alla eccezione medesima il legislatore avesse voluto aggiungere il diritto ad un indennizzo nella eventualità, che, per la suaccennata ragione del divieto, ha dovuto certamente prevedere, l'incendio prodotto dalla causa anzidetta, l'avrebbe stabilito. Quando ha creduto concedere indennizzo, lo ha fatto come all'art. 240 per la demolizione di edifizii o capanne ed altre cose ivi indicate, che esistessero entro le zone dei diversi divieti da prima che fosse conosciuta al pubblico la linea ferroviaria da costruirsi.

Per questi motivi;

La Corte, letti gli articoli 542 e 544 Codice procedura civile.

Cassa la denunziata sentenza della Corte di appello di Trani, ecc.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L. 6.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . .	» 12.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 23 9 GIUGNO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(7083) Roma, 1921 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto 28 *aprile* 1921, *n.* 684, *col quale in applicazione dell'art.* 1 *del R. decreto-legge* 25 *agosto* 1920, *n.* 1184, *l'esercizio della navigazione dello Stato viene restituito all'Amministrazione delle ferrovie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 25 agosto 1920, n. 1184;
Visto il R. decreto 25 novembre 1920, n. 1634.
Sulla proposta del ministro per l'industria e commercio di concerto coi ministri dei lavori pubblici e del tesoro ;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In applicazione dell'art. 1 del Regio decreto-legge 25 agosto 1920, n. 1184, l'esercizio della navigazione dello Stato sarà restituito all'Amministrazione delle ferovie dello Stato a decorrere dal 1° luglio 1921.

Art. 2.

Il personale ferroviario della Direzione generale dell'esercizio della navigazione di Stato formerà dal 1° luglio 1921, ai sensi ed agli effetti dell'art. 2, comma 4°, del Regio decreto-legge 25 agosto 1920, n. 1184, apposito ruolo con la pianta organica stabilita dal Regio decreto 25 novembre 1920, n. 1634.

Il personale della predetta Direzione generale che attualmente presta servizio presso gli uffici del sottosegretariato della marina mercantile potrà essere trattenuto dopo il 1° luglio 1921 pres-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 giugno 1921, n. 131

so gli uffici stessi per lo stralcio del servizio già dipendente dalla soppressa Direzione generale del traffico marittimo, per il tempo strettamente indispensabile e in ogni caso non oltre il 30 giugno 1922.

Art. 3.

Con decreto del ministro del tesoro, di concerto coi ministri dei lavori pubblici e dell'industria e commercio sarà provveduto alle variazioni nei bilanci delle Amministrazioni delle ferrovie dello Stato del Ministero dell'industria e commercio rese necessarie in conseguenza delle disposizioni del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE.

ALESSIO — PEANO — BONOMI.

Visto. *Il guardasigilli*: FERA.

Comunicati

AGENTI DESTITUITI O LICENZIATI
perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
PERAZZI Severino (180321)	Cantoniere	Condannato a mesi due di reclusione ed alla multa di L. 80, per ricettazione di traverse d'armamento sottratte alla ferrovia anteriormente al luglio 1920. (Sentenza 13 ottobre 1920 del Tribunale di Brescia).
BELTRAME Giov. (177932)	Manovale	Condannato ad un anno di reclusione ed a L. 120 di multa, per ricettazione di pelli conce provenienti da furto commesso il 28 marzo 1920 alla stazione ferroviaria di Levanto. (Sentenza 27 dicembre 1920 della Corte di Appello di Genova).
CIRILLO Giovanni (33930) .	Assistente di staz. di 2ª cl.	Condannato a 15 giorni di reclusione ed a L. 200 di multa, per ricettazione di lardo proveniente da furto commesso in danno dell'Amministrazione militare. (Sentenza 23 marzo 1920 del Pretore di Francavilla a Mare).

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che il Consiglio d'Amministrazione, nell'adunanza del 7 aprile 1921, ha dichiarato d'ufficio dimissionario, dalla data stessa, in applicazione del punto 3° dell'art. 165 del Regolamento del Personale, l'applicato

Podestà Giuseppe (153173)

« per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre dieci giorni, a decorrere dal 29 ottobre 1920 ».

Ordine di servizio N. 81.

Estensione di servizio nella fermata di Cascano.

(Vedi ordine di servizio n. 148-1911 e 149-1915).

Dal giorno 6 giugno 1921 la fermata di Cascano, della linea Sparanise-Gaeta Elena, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e ai trasporti a grande velocità non eccedenti il peso di Kg. 50 e a quelli a piccola velocità a carro completo, nonchè in collettame non eccedenti il peso di Kg. 100, viene abilitata ai trasporti a grande velocità non superanti i Kg. 100 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 18, di fronte al nome della detta fermata nella colonna 8 il richiamo (3) dovrà essere sotituito col richiamo (4).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 82.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La " Cooperativa di consumo fra ferrovieri „ di Ala è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

In nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'allegato *A* al citato regolamento ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
6ª	Delegato	**De Luca** dott. cav. Francesco ispettore – Div. Lav. Bari.	Dimissionario da delegato della 6ª categoria.
6ª	Id.	**Russo** Gennaro - segretario di 1ª cl. – Div. Mov. e Traff. Napoli.	Affidatogli anche il mandato di delegato per la circoscrizione di Bari.
9ª	Deleg. suppl.	**Malaguti** Alfonso – usciere di 1ª cl. – Deleg. mat. mob. Bologna.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Bologna.
17ª	Delegato	**Dolazza** cav. Pasquale - capo deposito di 2ª cl. – Dep. loc. Padova.	**Dolazza** cav. Pasquale – capo deposito di 2ª cl. – Dep. loc. Venezia.
21ª	Id.	**Magrini** Ado – capo sq. operai – Off. loc. Rimini.	Dimissionario da delegato della 21ª categoria.
21ª	Id.	**Flunci** Emilio – operaio di 1ª cat. – Off. loc. Firenze.	Affidatogli anche il mandato di delegato per la circoscrizione di Bologna.
26ª	Rappresentante	**Bozzoli** cav. Ciro – ispettore – Torino Uff. Div. Mov. e Traff.	1. 1. 921. Esonerato dal servizio.
26ª	Rappr. suppl.	**Salvago** Nunzio – capo staz. di 1ª cl. – Staz. Catania.	Nominato rappresentante della 26ª categoria.
28ª	Deleg. suppl.	**Rossi** Romolo – capo staz. di 3ª cl. – Staz. Bra.	**Rossi** Romolo – capo staz. di 3ª cl. – Staz. Chiavari.
29ª	Delegato	**Ferrari** Giulio – capo gest. di 1ª cl, – Staz. Torino P. S.	19. 3. 921. Esonerato dal servizio.
29ª	Deleg. suppl.	**Tortori** Achille – capo gest. princ. di 2ª cl. – Staz. Milano P. V.	**Tortori** Achille – capo gest. princ. di 2ª cl. – Staz. Napoli S.

Il Direttore Generale
C. CROVA.

SENTENZA

Passaggi a livello privati - Abolizione della custodia - Consegna delle chiavi all'utente - Rifiuto di riceverle - Chiusura dell'attraversamento - Pretesa d'indennizzo - Improponibilità.

La concessione di un passaggio a livello non realizza un rapporto di servitù *a favore del fondo che ne viene dotato, essendo incompatibile con il carattere di pubblica utilità, proprio delle ferrovie pubbliche, l'imposizione a carico delle medesime di un* onere reale *a beneficio della proprietà privata.*

Le disposizioni, che regolano la custodia e l'esercizio delle chiusure dei passaggi anzidetti, sono informate esclusivamente a considerazioni di sicurezza pubblica e dettate dalle esigenze del servizio ferroviario, epperò la scelta dell'uno o dell'altro sistema di chiusura o la sua sostituzione, sono atti e provvedimenti che rientrano nell'orbita del potere discrezionale dell'Amministrazione esercente e, come tali, non possono intaccare diritti soggettivi dei privati e determinare quindi lesioni risarcibili.

Di fronte al rifiuto degli utenti di uniformarsi alle modalità, stabilite per l'esercizio del passaggio, l'Amministrazione è in pieno diritto di disporne la chiusura, essendo norma di polizia ferroviaria che il transito sulle linee non possa effettuarsi se non nei modi ed alle condizioni prescritte (1).

CORTE APPELLO DI BRESCIA. — Sentenza 19 gennaio, 15 febbraio 1921 - Istituti Ospitalieri di Cremona, *appellanti* contro Ferrovie Stato.

---

(1) Ved. sentenza 6 febbraio 1918 della Cassazione di Roma Sezioni Unite in causa Ricciardi, nel Bollettino 1919, IV, 123, con richiami in nota.

Omissis.

Gli Istituti Ospitalieri di Cremona sostengono:

Che coll'istromento 9 luglio 1864 rog. Cadolino fu costituita a favore del fondo Melotta una servitù di passaggio;

Che tale servitù, fin dal momento della sua costituzione e sempre per oltre 30 anni, era stata esercitata mediante passaggio a livello munito di sbarre affidato alla custodia e alla manovra di apposito casellante dipendente dalla Ferrovia;

Che il sistema di chiusura che oggi si vuole imporre dalle ferrovie dello Stato viene non solo ad aggravare il modo di esercizio della servitù, ma a caricare sull'utente l'onere della custodia del passaggio e della relativa responsabilità;

Che pertanto, anche ammesso il diritto nello Stato di fronte alla legge del 30 giugno 1906, n. 272 di addivenire alla modifica del sistema di chiusura dei passaggi a livello, tale modifica non poteva essere apportata senza congruo indennizzo a sensi dell'articolo 29 dello Statuto del Regno.

Che conseguentemente era stato legittimo il rifiuto dell'utente di ricevere le chiavi prima che tale indennizzo non fosse stato stabilito ed illegittima la chiusura delle sbarre e la soppressione della servitù da parte delle Ferrovie di fronte al rifiuto legittimo dell'utente:

Che ne viene pertanto il diritto negli appellanti, come chiedono, alla prestazione di una congrua indennità quale corrispettivo della soppressione della servitù e al risarcimento dei danni derivati da tale soppressione. Questo assunto degli appellanti parte essenzialmente dal presupposto che il rogito del 1864 contenga la concessione in favore del fondo Melotta di una servitù di passaggio a carico della strada ferrata Treviglio-Cremona, non solo, ma che per l'esercizio di tale servitù vi sia connesso l'obbligo nella parte concedente di mantenere inalterato a prò del proprietario del fondo dominante il sistema della chiusura e custodia delle sbarre a mezzo di casellante.

Ma tale presupposto non è in alcun modo fondato.

Intanto quando la difesa degli appellanti sostiene che l'uso della servitù si effettuò sempre e deve effettuarsi mediante passag-

gio a livello mantenuto, custodito e manovrato dalle Ferrovie non si avvede che questa tesi, che pone a carico del proprietario del fondo servente una *prestazione* contraddirebbe al principio che *servitus in faciendo consistere nequit*, ma, a prescindere da ciò, sta che la personalità del rapporto si impone per seguenti altri motivi.

Comunque invero si voglia ritenere la pertinenza di una ferrovia pubblica in ordine al suo carattere di demanialità, certo è che il legislatore ha esplicitamente riconosciuto agli articoli 165 e 184 della legge 20 novembre 1859, n. 3754, invocata dalla difesa degli appellanti, come legge in vigore all'epoca del contratto, il carattere di utilità e di uso pubblico nelle Ferrovie pubbliche, qual'è la Treviglio-Cremona, non solo ma agli art. 192 e segg. ha stabilito in favore di tali ferrovie speciali servitù a carico dei fondi laterali, in considerazione appunto della loro pubblica utilità, onde sarebbe incomprensibile che dopo questo riconoscimento la legge, contraddicendosi, permettesse che nello stesso tempo il suolo occupato dalle Ferrovie potesse soffrire la imposizione delle servitù stabilite per l'utilità privata.

Ma vi ha di più, ed è che la legge dei lavori pubblici del 1859 (della quale quella del 20 marzo 1865 non è in questa parte che la riproduzione) raccoglie ed enumera nei capi 3° e 4° *gli obblighi* verso la proprietà privata di chi costruisce le Ferrovie e le *servitù legali* stabilite a favore delle medesime, nettamente distinguendo fra obblighi e servitù.

Ora la disposizione di legge (art. 188) che impone a chi costruisce una strada ferrata il dovere di ristabilire le comunicazioni interrotte dalla opera di costruzione della linea è appunto compresa fra gli *obblighi*, differenza di *nomen juris* che assume importanza pel fatto che, mentre lo si adopera dal legislatore per alcuni rapporti, per altri lo si evita.

I termini del contratto poi accennanti a fatto dell'uomo depongono anch' essi per la personalità del rapporto e quindi la concessione del passaggio di cui si discute, per quanto costituisca un'utilità da fondo a fondo, non può per tutte le suindicate ragioni rappresentare un onere reale, come si pretende dagli appellanti, ma solo un vincolo di carattere personale.

E in modo conforme si pronunciò pure altra volta questa Corte in una causa perfettamente analogo (Tomaselli-Ferrovie) con sentenza 5 dicembre 1916 confermata dalle Sezioni unite.

Escluso il carattere di servitù nella concessione del passaggio accordato in pro della proprietà Melotta, la causa però non è risolta, poichè devesi vedere se per avventura gli Istituti Ospitalieri, che godono di tale diritto di passaggio, possono invocare l'esistenza di un diritto quesito alla intangibilità del modo di custodia e chiusura del passaggio a livello.

E la risposta non può non essere negativa.

Intanto nulla è detto nel contratto. In esso la Società costruttrice della Ferrovia si impegna soltanto a deviare e a continuare una strada campestre mediante passaggio a livello al fine di porre in comunicazione le due parti del fondo Melotta interrotto dalla linea; si impegna a stabilire il passaggio e l'ha stabilito, ma non si obbliga affatto verso i proprietari del fondo a far loro godere il passaggio medesimo a mezzo di casellante appositamente istituito nella casa cantoniera attigua a tale passaggio a livello. Del resto su questo punto sembra non insista nemmeno la difesa degli appellanti, i quali ad argomento del preteso loro diritto alla intangibilità di siffatto sistema si fondano essenzialmente sulla legge.

Invocano essi le disposizioni degli articoli 172 e 188 della predetta legge del 30 novembre 1859, ma questi articoli, corrispondenti letteralmente agli articoli 213 e 229 della legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, non valgono a suffragare il loro assunto.

E' vero che l'art. 172 disponeva che quando le Ferrovie intersecassero strade pubbliche o private dovessero i punti d'intersecazione essere da ogni lato muniti di sbarre o cancelli di chiusura per impedire il contemporaneo passaggio sulla ferrovia e sulle strade ordinarie e prescriveva che in vicinanza di tale chiusura venissero costruite case cantoniere o casotti di guardia per la custodia delle chiusure e per il loro esercizio. Ma questa disposizione, che regola la custodia e l'esercizio delle chiusure è informata a considerazioni generali di sicurezza pubblica e fu dettata esclusivamente da ragioni di servizio ferroviario (concetto questo espressamente ribadito nell'art. 10 della legge 30 giugno 1906 sull'esercizio delle strade ferrate che dice che le chiusure delle linee ferroviarie sono

stabilite esclusivamente nell'interesse delle ferrovie) onde non può formar titolo di alcun diritto soggettivo in favore del privato.

Quando, pertanto, col progresso dei tempi il legislatore, ritenendo non più necessario in dati casi un simile sistema di chiusura, dispose (art. 10 predetta legge 30 giugno 1906) che i passaggi a livello privati potessero essere muniti di chiusura con chiave da tenersi in consegna dall'utente, sotto la sua responsabilità e l'Amministrazione ferroviaria notificò agli Istituti Ospitalieri che intendeva valersi di tale facoltà, a torto essi, anche se per lunghissimo lasso di tempo hanno goduto delle comodità inerenti al sistema che si vuole abbandonare, pretendono di contrastare l'Amministrazione ferroviaria nell'esercizio del potere discrezionale accordatole dalla legge e vanamente si fa appello al principio che la legge non può disporre che per l'avvenire, quando non sussiste alcun diritto quesito, che si possa pretendere leso.

Del resto la stessa difesa degli appellanti sembra (pag. 23 e 24 della comparsa in app.) non contesti la facoltà nelle Ferrovie di disporre diversamente circa il modo di chiusura degli sbocchi ai passaggi a livello e il modo di custodia di tali sbocchi e delle chiudende; solo, essa dice che per l'art. 184 della predetta legge del 1859 tali modificazioni devono essere tali da non intaccare il diritto garentito ai proprietari, in favore dei quali era sancito l'obbligo in chi costruiva una ferrovia di ristabilire in conveniente condizione di comodità e sicurezza tutte le comunicazioni pubbliche e private che dalle opere della ferrovia venissero interrotte.

Ma a tal riguardo osserva la Corte, che questa disposizione, la quale, come già si accennò, attribuisce indubbiamente un diritto al proprietario del fondo intercluso, il diritto a una comunicazione convenientemente comoda e sicura, deve evidentemente interpretarsi in modo che non contrasti e contraddica alla disposizione dell'art. 172, la quale, come si è detto, per quel che si attiene alla custodia e chiusura delle sbarre, ha finalità esclusivamente d'interesse pubblico, dettata, come è, da ragioni di servizio ferroviario. Certo l'Amministrazione delle Ferrovie non può arbitrariamente sopprimere il passaggio a livello, certo essa dovrà mantenerlo nelle condizioni di forma, e stabilità convenienti onde l'ordinario passaggio possa effettuarsi con tutta facilità (art. 172 predetto) ma i suoi obblighi finiscono lì, poichè per quanto si attiene al modo di

chiusura e custodia del passaggio a livello, la legge le lascia un potere discretivo, onde a tutte quelle ragioni di maggior comodità e sicurezza, che può offrire un sistema in confronto di un altro, il privato non può vantare diritti, non rappresentando esse che un utile, della privazione del quale il singolo non può legalmente lagnarsi. Se pertanto sotto l'impero della vecchia legge era l'Amministrazione ferroviaria che sopportava l'onere della chiusura e la responsabilità della custodia e ciò faceva non nel privato interesse degli Istituti Ospitalieri, ma in ottemperanza a precetti di servizio ferroviario, è chiaro che emanata la nuova legge del 1906 e modificate le norme di servizio, dalle quali traeva origine il preesistente stato di fatto, l'Amministrazione non può aver violato alcun diritto quesito, se in base alle nuove norme ha creduto per il passaggio *de quo* di abbandonare un sistema, che solo la regolarità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario avevano suggerito ed imposto in altri tempi meno progrediti.

Ed allora se non si ha spogliazione di diritto, ma privazione di un utile, è vano parlare di un diritto ad indennità, e mal fecero gli Istituti Ospitalieri ad opporsi all'introduzione del nuovo sistema di chiusura e a rifiutare le chiavi poste a loro disposizione dall'Amministrazione stessa.

Nè si può ravvisare una ragione legittima di danno nel fatto che l'Amministrazione, di fronte al rifiuto degli attori, ebbe a chiudere i cancelli, poichè così facendo essa non fece che spiegare il suo legittimo potere di polizia ferroviaria, essendo norma di questa polizia che il transito attraverso le strade ferrate sia fatto per ovvie ragioni di sicurezza generale sotto l'osservanza delle condizioni e modalità, che la legge prescrive. Queste condizioni non volle osservare l'utente, onde l'Amministrazione usò di un suo diritto se con atto insindacabile dall'autorità giudiziaria, essa credette nel pubblico interesse di chiudere il passaggio.

Nè gli appellanti pretendono di derivarne ragione di indennità o d'indennizzo qualsiasi dal combinato disposto degli articoli 167 della succitata legge del 1859 e 52 legge 20 aprile 1904 sugli acquedotti coattivi. Assumono essi che siccome pel combinato disposto di tali articoli i costruttori di strade ferrate dovevano adempiere agli obblighi tutti dalla legge imposti per l'acquisto della servitù coattiva d'acquedotto, fra i quali *vi è quello di indennizzare*

il possessore di qualunque danno arrecato al fondo, così di fronte al fatto della soppressione del passaggio a livello, che rappresentava come un modo di prestazione di siffatto indennizzo, gli Istituti Ospidalieri hanno ora diritto a quella indennità, che sarebbesi dovuta fino dalla costruzione della ferrovia come altra delle conseguenze dipendenti dalla interclusione del fondo derivata dalla costruzione della linea e che si era concretata nella concessione del passaggio ora soppresso.

Questa nuova difesa degli appellanti, svolta per la prima volta in questa sede, e sulla quale essi hanno creduto di indugiare, a parte se possa o meno legittimare le conseguenze che pretendono derivarne, non può ad ogni modo prendersi in alcuna considerazione, come quella che parte da un presupposto erroneo, poichè l'art. 167 della legge 20 novembre 1859 riguarda i costruttori di ferrovie *private* di seconda categoria e cioè delle ferrovie (art. 165) che un privato o una società costruisce esclusivamente per l'esercizio permanente e temporaneo di un commercio, un'industria o di un uso qualunque suo proprio e non può quindi trovare applicazione qualsiasi al caso di costruzione di una ferrovia pubblica, quale la Treviglio-Cremona disciplinata da altre norme, onde cadendo il presupposto, cadono anche di conseguenza tutte le illazioni (a parte ogni esame ripetesi sulla loro esattezza) che in tale presupposto inesistente si fondano.

In base a queste considerazioni la sentenza del Tribunale di Cremona va confermata.

Anno XIV – N. 24 16 Giugno 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(7247) Roma, 1921 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PRONTUARIO

Tasse di bollo per le quietanze degli stipendi delle buonuscite e delle pensioni.

SOMME LIBERATE	Bollo — R. decreto 26 febbraio 1920 n. 167		Addizionale 0.15 % — Legge 23 dic. 1920 n. 1821		Totale	
Da L. 5,01 a L. 100	—	10	—	—	—	10
» 100,01 » 400	—	20	—	—	—	20
» 400,01 » 500	—	25	—	—	—	25
» 500,01 » 600	—	30	—	—	—	30
» 600,01 » 700	—	35	—	—	—	35
» 700,01 » 800	—	40	—	—	—	40
« 800,01 » 900	—	45	—	—	—	45
» 900,01 » 1000	—	50	—	—	—	50
» 1000,01 » 1100	—	55	—	—	—	55
» 1100,01 » 1200	—	60	—	—	—	60
» 1200,01 » 1300	—	65	—	—	—	65
» 1300,01 » 1400	—	70	—	—	—	70
» 1400,01 » 1500	—	75	—	—	—	75
» 1500,01 » 1600	—	80	—	—	—	80
» 1600,01 » 1700	—	85	—	—	—	85
» 1700,01 » 1800	—	90	—	—	—	90
» 1800,01 « 1900	—	95	—	—	—	95
» 1900,01 » 2000	1	—	—	15	1	15
» 2000,01 » 2100	1	05	—	15	1	20
» 2100,01 » 2200	1	10	—	15	1	25
» 2200,01 » 2300	1	15	—	15	1	30
» 2300,01 » 2400	1	20	—	15	1	35
» 2400,01 » 2500	1	25	—	15	1	40
» 2500,01 » 2600	1	30	—	15	1	45
» 2600,01 » 2700	1	35	—	15	1	50
» 2700,01 » 2800	1	40	—	15	1	55
» 2800,01 » 2900	1	45	—	15	1	60
» 2900,01 » 3000	1	50	—	15	1	65
» 3000,01 » 3100	1	55	—	15	1	70
» 3100,01 » 3200	1	60	—	15	1	75
» 3200,01 » 3300	1	65	—	15	1	80
» 3300,01 » 3400	1	70	—	15	1	85
» 3400,01 » 3500	1	75	—	15	1	90
» 3500,01 » 3600	1	80	—	15	1	95
» 3600,01 » 3700	1	85	—	15	2	00
» 3700,01 » 3800	1	90	—	15	2	05
» 3800,01 » 3900	1	95	—	15	2	10
» 3900,01 » 4000	2	—	—	30	2	30
» 4000,01 » 4100	2	05	—	30	2	35
» 4100,01 » 4200	2	10	—	30	2	40
» 4200,01 » 4300	2	15	—	30	2	45
» 4300,01 » 4400	2	20	—	30	2	50
» 4400,01 » 4500	2	25	—	30	2	55
» 4500,01 » 4600	2	30	—	30	2	60
» 4600,01 » 4700	2	35	—	30	2	65
« 4700,01 » 4800	2	40	—	30	2	70
» 4800,01 » 4900	2	45	—	30	2	75
» 4900,01 » 5000	2	50	—	30	2	80

Tasse di bollo per le quietanze ordinarie di terzi nei rapporti con le pubbliche amministrazioni.

SOMME LIBERATE	Bollo — R. decreto 26 febbraio 1920 n. 167		Addizionale 0.15 % — Legge 23 dic. 1920 n. 1821		Totale	
Da L. 5,01 a L. 100	—	10	—	—	—	10
» 100,01 » 200	—	20	—	—	—	20
» 200,01 » 300	—	30	—	—	—	30
» 300,01 » 400	—	40	—	—	—	40
» 400,01 » 500	—	50	—	—	—	50
» 500,01 » 600	—	60	—	—	—	60
» 600,01 » 700	—	70	—	—	—	70
» 700,01 » 800	—	80	—	—	—	80
» 800,01 » 900	—	90	—	—	—	90
» 900,01 » 1000	1	—	—	15	1	15
» 1000,01 » 1100	2	20	—	30	2	50
» 1100,01 » 1200	2	40	—	30	2	70
» 1200,01 » 1300	2	60	—	30	2	90
» 1300,01 » 1400	2	80	—	30	3	10
» 1400,01 » 1500	3	—	—	45	3	45
» 1500,01 » 1600	3	20	—	45	3	65
» 1600,01 » 1700	3	40	—	45	3	85
» 1700,01 » 1800	3	60	—	45	4	05
» 1800,01 » 1900	3	80	—	45	4	25
» 1900,01 » 2000	4	—	—	60	4	60
» 2000,01 » 2100	4	20	—	60	4	80
» 2100,01 » 2200	4	40	—	60	5	00
» 2200,01 » 2300	4	60	—	60	5	20
» 2300,01 » 2400	4	80	—	60	5	40
» 2400,01 » 2500	5	—	—	75	5	75
» 2500,01 » 2600	5	20	—	75	5	95
» 2600,01 » 2700	5	40	—	75	6	15
» 2700,01 » 2800	5	60	—	75	6	35
» 2800,01 » 2900	5	80	—	75	6	55
» 2900,01 » 3000	6	—	—	90	6	90
» 3000,01 » 3100	6	20	—	90	7	10
» 3100,01 » 3200	6	40	—	90	7	30
» 3200,01 » 3300	6	60	—	90	7	50
» 3300,01 » 3400	6	80	0	90	7	70
» 3400,01 » 3500	7	—	1	05	8	05
» 3500,01 » 3600	7	20	1	05	8	25
» 3600,01 » 3700	7	40	1	05	8	45
» 3700,01 » 3800	7	60	1	05	8	65
» 3800,01 » 3900	7	80	1	05	8	85
» 3900,01 » 4000	8	—	1	20	9	20
ALTRI ESEMPI						
Per L. 5000	10	—	1	50	11	50
» 10000	20	—	3	—	23	—
» 20000	40	—	6	—	46	—
» 30000	60	—	9	—	69	—
» 40000	80	—	12	—	92	—
» 50000	100	—	15	—	115	—
» 100000	200	—	30	—	230	—
» 500000	1000	—	150	—	1150	—
» 1000000	2000	—	300	—	2300	—

N. B. — *Anche per le frazioni di somme superiori alle lire 1000 la tassa va calcolata in base al 2 ‰.*

DECRETO MINISTERIALE 31 *maggio* 1921, *relativo alla nomina di due membri del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 lettera *m*) e 64 della legge 7 luglio 1907 n. 429, modificati dall'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Viste le norme per la elezione dei rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato nel Consiglio generale del traffico, approvato con decreto ministeriale 14 settembre 1913;

Visto il risultato dello scrutinio della votazione fatta dai rappresentanti del personale delle ferrovie dello Stato il giorno 22 maggio 1921, per la elezione nel proprio seno di due membri del Consiglio generale del traffico;

DECRETA:

I rappresentanti del personale sigg. *Clari* Carlo e *Fanti* Ferdinando, sono nominati membri del Consiglio generale del traffico.

Roma, addì 31 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

DECRETO MINISTERIALE 31 *maggio* 1921, *relativo alla nomina di due membri del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 lettera *c*) e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907;

Su designazione del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, nella sua seduta del 5 maggio 1921;

DECRETA:

Il comm. avv. Vittorio *Tondelli*, capo servizio del Movimento e Traffico delle ferrovie dello Stato ed il comm. avv. Carlo *Dezza*, ispettore superiore di 1ª classe del Movimento e Traffico, pure delle ferrovie dello Stato, sono chiamati a far parte del Consiglio generale del traffico, quali rappresentanti delle ferrovie suddette, in sostituzione del cav. di gran croce ing. rag. Carlo *Crova* e del gr. uff. ing. Vincenzo *Capello*.

Roma, addì 31 maggio 1921.

Il Ministro: PEANO.

DECRETO MINISTERIALE 3 *giugno* 1921, *che vieta l'importazione di colori organici sintetici e dei prodotti organici intermedi della loro fabbricazione* (1).

IL MINISTRO DELLE FINANZE

Visto l'art. 1 del R. decreto-legge 3 febbraio 1921, n. 663;

Di concerto con i ministri del tesoro, dell'industria e del commercio e dell'agricoltura;

Sentiti il Comitato per le importazioni e le esportazioni di cui ai RR. decreti 24 novembre 1914, n. 1303 e 24 luglio 1919, numero 1296 e il Comitato interministeriale di cui al R. decreto 1° settembre 1920, n. 1336;

DETERMINA:

Fino a che non sarà altrimenti provveduto, l'importazione di colori organici sintetici e dei prodotti organici intermedi della loro fabbricazione, è vietata.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 giugno 1921, n. 203.

Il Ministro delle finanze, sentito il parere del Comitato per l'importazione e per l'esportazione, potrà di volta in volta, su domanda degli interessati, da trasmettere nei modi che saranno stabiliti, ammettere all'importazione:

a) i colori sintetici che non è possibile sostituire nell'uso con colori similati prodotti dall'industria nazionale ed i prodotti organici intermedi che non si preparano dall'industria nazionale;

b) i colori organici sintetici ed i prodotti organici intermedi che non si preparano in quantità sufficiente al consumo, limitatamente però ai quantitativi che l'industria nazionale non è in grado di produrre.

Roma, 3 giugno 1921.

Il Ministro: **FACTA.**

Comunicato.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che il Consiglio d'Amministrazione, nell'adunanza del 1° aprile 1921, ha dichiarato d'ufficio dimissionario da tale data, in applicazione del punto 3° dell'art. 165 del Regolamento predetto, il Capo stazione di 3ª classe FALCOLINI Catello (75958) per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni, a decorrere dal 17 gennaio 1920.

Ordine generale N. 2.

Modificazioni di uffici (1).

L'ufficio distaccato « Assegni e Statistica merci » di Torino, passato con l'Ordine generale n. 15-1920 alla dipendenza del Servizio Ragioneria, resta soppresso dal 1° giugno c. a. Le sue attribuzioni nella parte riguardante gli assegni vengono distribuite secondo la rispettiva competenza fra gli Uffici di Controllo merci interno, Cumulativo italiano e Cumulativo internazionale, del Servizio Movimento e Traffico; e nella parte riguardante la statistica vengono accentrate presso l'Ufficio Centrale di statistica, del Servizio Ragioneria.

Passa con la stessa data a questo Servizio, alla dipendenza dello stesso Ufficio V, il gruppo della Delegazione Veicoli di Bologna (Servizio Movimento e Traffico) addetto alla compilazione della statistica dell'esercizio, gruppo che assume la denominazione di « Reparto statistica percorrenze ».

Restano in tal senso parzialmente modificati l'art. 6 dell'ordine generale n. 15-1920 e l'articolo 4 dell'ordine generale n. 4-1920.

(1) Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 26 maggio 1921.

Appendice all'ordine di servizio N. 55 - 1921.

Soppressione dell'Ispettorato d'esercizio delle ferrovie Dalmate.

La consegna delle linee della Dalmazia, di cui l'ordine di servizio n. 55 (inserito nel Bollettino ufficiale n. 15 c. a.), finora rimasta parzialmente sospesa, è stata completata il giorno 10 giugno corrente.

L'Ispettorato d'esercizio di Sebenico ha cessato di funzionare il successivo giorno 12.

Ordine di servizio N. 83.

Servizio cumulativo con le ferrovie Salentine - Fermata di Tiggiano.

(Vedi ordine di servizio n. 331-1911).

A datare dal 16 giugno 1921 la fermata di Tiggiano della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie viene esclusa dal servizio cumulativo per i trasporti merci.

In conseguenza di ciò, nell'elenco alfabetico a pagina 17 e nel prospetto a pagina 113 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) e nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 25 dovrà sopprimersi il nome della fermata di Tiggiano con le relative indicazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 84.

Servizio cumulativo con la ferrovia della Valle Seriana - Ammissione al servizio cumulativo del " Raccordo Società Bergamasca Cementi ,,

Col giorno 20 giugno 1921 il *Raccordo Società Bergamasca Cementi* della ferrovia della Valle Seriana viene ammesso al servizio

cumulativo per trasporti a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria a carro completo.

La distanza tassabile del « Raccordo Società Bergamasca Cementi » dalla stazione di Bergamo è di km. 12.

In relazione a quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) all'elenco alfabetico, a pagina 15, devesi inserire nella sede opportuna il nome del « Raccordo Società Bergamasca Cementi » con l'indicazione della pagina 64; alla pagina 64 inserire nel prospetto, dopo Raccordamento Zopfi (Ranica).

Raccordo Società Bergamasca Cementi	Id.	12	G (3)	—	P (3)

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà, a pagina 24, aggiungere:

Raccordo Società Bergamasca Cementi			M	388

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 85.

Cambiamento di nome delle stazioni di Pontafel e Pontebba in quelli di Pontefella-Pontebba e Pontebba Parco.

In conseguenza della riunione di parte degli impianti della stazione di Pontebba con quelli di Pontafel della linea Pontebba Transito-Tarvisio, la stazione di Pontafel ha assunto la denominazione di Pontefella-Pontebba e quella di Pontebba ha assunto la denominazione di Pontebba Parco.

La stazione di Pontefella-Pontebba, come già risulta a pag. 19 del « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex-austriache ai vecchi transiti di Peri, Pri-

molano, Pontebba, Cormons e alla stazione di Cervignano » (edizione 1 gennaio 1921), è abilitata a tutti i servizi.

La stazione di Pontebba Parco è abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani, ed a quello dei trasporti a grande velocità di derrate e merci deperibili da inoltrarsi esclusivamente con treni viaggiatori.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 14 di contro al nome di Pontebba Parco sostituire la lettera *B* con *L G*.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 45 cancellare il nome e le indicazioni di Pontebba Confine e modificare le indicazioni relative a Pontebba Stazione e Pontebba Transito rispettivamente in:

Pontebba Parco (e)	Venezia-Pontebba Transito-Cormòns Transito	Delegazione Trieste	Udine	57	V	B	G (9)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pontebba Transito (d)	Venezia-Pontebba Transito-Cormòns Transito	Delegazione Trieste	Udine	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

— a piè della pagina suddetta cancellare la nota (f), aggiungere la nota « (9) Limitatamente ai trasporti di derrate e merci deperibili da inoltrarsi esclusivamente con treni viaggiatori » e modificare le note (d) e (e) nel modo seguente:

« (d) Non è stazione, ma semplice punto di allacciamento fra le linee Venezia-Pontebba Transito-Cormons Transito e Pontebba Transito-Tarvisio ».

« (e) Vi si compiono le operazioni doganali di uscita, riguardanti i trasporti merci in servizio internazionale ».

— a pagina 81, nella tabella (57) Venezia-Udine-Pontebba-Cor-

mons (via Treviso-Conegliano) modificare i nomi di « Pontebba Stazione », « Pontebba Confine » e « Cormons Stazione e Confine » rispettivamente in « Pontebba Parco », « Pontebba Transito », e « Cormons Transito ».

Nel fascicolo delle distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli scalo marittimo (Molo trapezoidale) e dalle stazioni sicule ai punti di scambio di Palermo Centrale e Palermo Porto da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 44 cancellare il nome di Pontafel e le relative indicazioni, modificare il nome di Pontebba Stazione in « Pontebba Parco », e tra i nomi di Ponte di Piave e Ponte Galera inserire:

Pontefella-Pontebba	Spilimbergo-Portogruaro-Bologna-Livorno C.le	746	Spilimbergo-Portogruaro-Ravenna-Castellammare A. - Isernia	969	743	969

A piè della pagina stessa cancellare la nota (3).

In tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovansi compresi i nomi di « Pontafel » e « Pontebba Stazione » modificare i nomi stessi rispettivamente in « Pontefella-Pontebba » e « Pontebba Parco ».

Ordine di servizio N. 86.

Nomenclatura dei conti.

Coll'esercizio 1921-22 andrà in vigore la nuova nomenclatura dei conti alla cui distribuzione sarà provveduto dal Servizio Ragioneria.

Si richiama l'attenzione dei servizi e degli Uffici contabili da essi dipendenti sulle importanti modificazioni e semplificazioni che sono state in essa nomenclatura introdotte allo scopo di

ottenere un sensibile risparmio di lavoro nelle operazioni contabili.

Le più importanti di tali modificazioni e semplificazioni consistono specialmente:

1. Nella riunione delle spese dei Servizi Centrali con quelle delle Divisioni, Sezioni e Reparti;

2. Nella soppressione della distinzione ora esistente nelle spese di personale a seconda che si tratti di stipendi e paghe del personale stabile ed in prova; competenze accessorie del personale medesimo; paghe e competenze accesorie del personale avventizio. (Tali distinzioni continueranno però a figurare nei prospetti esterni dei ruoli di paga soltanto agli effetti della statistica da inviarsi mensilmente al Servizio personale ed Affari generali col mod. P. 145);

3. Nella riunione delle spese per stampati e cancelleria con quelle per illuminazione e riscaldamento rimanendo tuttavia tale distinzione soltanto per le spese delle stazioni;

4. Nella riunione dei conti d'ordine speciali per ciascuna Divisione compartimentale in un conto d'ordine unico per ciascun Servizio;

5. Nella istituzione di uno speciale conto d'ordine fuori bilancio per addebitarvi o accreditarvi le differenze di cambio affinchè le medesime abbiano a figurare *al netto* nei conti della parte ordinaria ove saranno contabilizzate per cura del Servizio centrale di ragioneria. In relazione alla nuova nomenclatura dovranno essere d'intesa col prefato servizio centrale di ragioneria, opportunamente modificati i moduli dei riassunti contabili, dei ruoli paga e dei mandati d'ordine e di pagamento portanti a stampa l'indicazione dei conti di nomenclatura. S'intende che frattanto dovranno essere usati i moduli attuali modificati a mano.

Circolare N. 24.

Addizionale 0,15 % sulle tasse di bollo e sull'imposta di R. M.

Legge 23 dicembre 1920, n. 1821.

Con riferimento alla circolare n. 56, inserta nel Bollettino Ufficiale n. 40 del 30 settembre 1920, informasi che a partire dal

1° luglio 1921, l'addizionale 5 % pro mutilati e vedove di guerra, di cui al comma *b*) dell'art. 7 del R. decreto 7 giugno 1920, numero 738, viene elevata a centesimi 15 per ogni lira di tassa di bollo, per effetto dell'art. 10 della legge 23 dicembre 1920, n. 1821, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno n. 4 del 6 gennaio c. a.

La stessa addizionale sull'imposta di ricchezza mobile, di cui al comma *a*) dello stesso art. 7 del citato R. decreto, n. 738, sarà pure elevata a centesimi 15 per ogni lira, ma a datare però dal 1° gennaio 1922.

Allegasi pertanto un nuovo prontuario per l'applicazione delle tasse di bollo con la relativa addizionale.

Circolare N. 25.

Chiusura delle liquidazioni di prestiti straordinari di guerra e supplementi.

A seguito delle disposizioni contenute nell'ultimo capoverso della circolare n. 15 (pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 15 del 14 aprile c. a.) si avverte che tutte le domande di prestito straordinario di guerra e di supplemento che fossero eventualmente ancora in sospeso presso gli uffici (purchè presentate dagli agenti in data anteriore al 30 aprile), devono essere trasmesse al Servizio Personale e Affari Generali senza ulteriore indugio, ed in ogni caso, non oltre il 30 corrente mese, poichè trascorso questo limite, non potranno più essere accettate, dovendosi por termine alla liquidazione dei prestiti di guerra con la chiusura della contabilità dell'Esercizio in corso.

Resta inteso che in conformità alle disposizioni succitate, per ciascuna di tali domande dovrà essere specificato il motivo del ritardato invio e vi si dovrà apporre espressa dichiarazione attestante che effettivamente la data di presentazione da parte dei richiedenti è quella stessa esposta sulla domanda.

Il Direttore Generale
C. CROVA.

SENTENZA

Opere ferroviarie - Danni - Concorso di forza maggiore - Irrisarcibilità.

Quando i danni lamentati non sono particolari e specifici del fondo, che si dice danneggiato dall'opera pubblica, ma sono generali e riguardano anche i fondi situati all'infuori del raggio d'azione dell'opera suddetta, l'Amministrazione che questa ha costruito ed esercita non può essere tenuta a risponderne. L'intervento della forza maggiore rompe il nesso di causalità tra l'opera e il danno e, quindi, rende improponibile, per cadenza di diritto, l'azione fondata sull'art. 46 della legge sulle espropriazioni per p. u.

CASSAZIONE ROMA, Sezioni Unite. — Sentenza 23 maggio 1921 (*Pres.* Mortara; *est.* Petrone; *P. M.* D'Amelio - *concl. contr.*) - Ferrovie Stato *ricorrenti* contro Calvi.

Osserva che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato col primo motivo del ricorso censura la sentenza denunciata per non avere dichiarato la competenza del Tribunale delle Acque Pubbliche a conoscere della domanda proposta dal Calvi e col secondo motivo insiste sulla eccezione di improponibilità assoluta della domanda stessa, ma, per ordine logico, deve essere esaminato prima il secondo motivo di annullamento il quale è di natura pregiudiziale a tutti gli altri perchè, se il medesimo fosse fondato, mancherebbe la materia dell'esercizio di qualsiasi tutela giurisdizionale.

E pieno fondamento ha il predetto motivo giacchè dagli stessi termini della domanda appare manifesto che i danni, di cui si chiede il risarcimento, non sono risarcibili.

Per riconoscere ciò non occorre esaminare la questione se lo Stato, costruendo un argine pubblico assuma verso i proprietari dei fondi adiacenti la responsabilità giuridica della loro difesa

dalle acque, salvi gli eventi straordinari di forza maggiore. Imperocchè dalla stessa posizione di fatto dall'attore è dato desumere nella specie tutti i caratteri dell'evento straordinario di forza maggiore.

Invero, il Calvi così nell'atto introduttivo del giudizio, come nelle comparse conclusionali avanti i giudici di merito dedusse e chiese di provare con testimoni che « nel 31 maggio 1917 il fiume Bormida in piena ruppe e superò l'argine Aulara, sfondò tanto la ferrovia Alessandria-Genova, indi si riversò sui terreni di proprietà di esso Calvi, riempì di sabbia e di ghiaia tutto il terreno, esportò animali bovini, l'orto, il frutteto e il giardino, abbattè il muro di cinta, danneggiò grandemente la palazzina, rovinò e deteriorò completamente i muri, le pareti, i pavimenti della officina e portò via tutto il materiale ed il mobilio che nella officina si trovava ».

Tali circostanze dimostrano luminosamente la straordinaria violenza, le proporzioni immani della piena del 31 maggio 1917 e, quindi, la eccezionalità della causa naturale determinante i danni suindicati ed escludono la esistenza di un rapporto di causalità fra la costruzione dell'opera (il terrapieno della ferrovia Alessandria-Ovada) e i danni, i quali furono prodotti da un evento di forza maggiore, cioè da una inondazione violentissima e straordinariamente disastrosa.

La inesistenza del nesso di causalità fra la suddetta opera pubblica e i danni, di cui si duole il Calvi, è poi confermata dall'altra circostanza che l'inondazione del maggio 1917 produsse le sue conseguenze dannose non solo sui terreni difesi dall'Argine Aulara e sottostanti al terrapieno summentovato ma su una vasta plaga faciente parte del territorio di diverse provincie indicate nel decreto Luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1317 col quale, in considerazione della generalità oltrechè della gravità del danno veniva concesso l'abbuono della imposta fondiaria a tutti i proprietari dei terreni delle suddette provincie (fra le quali vi era quella di Alessandria) danneggiati dalle inondazioni del maggio dello stesso anno.

Va adunque, cassata senza rinvio la denunciata sentenza, senza scendere all'esame del motivo relativo alla Società Anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. .	L. **6.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . .	» **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV – N. 25

23 GIUGNO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

(*Per memoria*).

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(7330) Roma, 1921 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

COMUNICATO

La Commissione Ministeriale per la sistemazione del personale ferroviario ex combattenti, ha tenuto il giorno 9 and. l'ultima riunione plenaria, sotto la presidenza di S. E. il Sottosegretario di Stato pei lavori pubblici on. Bertini approvando i due ultimi elenchi di provvedimenti a favore di 1858 agenti reduci dalle armi.

Con richiamo al precedente Comunicato inserito nel Bollettino Ufficiale n. 6, del 10 febbraio 1921 si ritiene opportuno rammentare che la Commissione predetta non accetterà i reclami che gli agenti interessati presentassero al superiore immediato dopo un mese dall'avvenuta comunicazione del provvedimento che li riguarda.

Ordine di servizio N. 87.

Circoscrizione dei reparti d'ispezione materiale e trazione.

(Vedi ordine di servizio n. 124-1920).

Alle circoscrizioni dei reparti d'ispezione materiale e trazioni indicate nell'ordine di servizio 124 pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 47-1920, debbono apportarsi le seguenti modificazioni:

Nel reparto II della Divisione di Genova, pagina 860 del Bollettino nella finca intestata « Depositi con dotazione di locomotive », dopo Savona F., aggiungere *Ventimiglia*.

Nel reparto I della Divisione di Bologna, a pagina 864 del Bollettino, nella finca intestata « Limite circoscrizioni », sostituire Bologna-Bagni Porretta, *con Bologna-Bagni Porretta* (e).

Nel reparto V della Divisione di Bologna pagina 864 del Bollettino nella finca intestata « Deposito con dotazione di locomo-

tive » dopo Rimini, aggiungere Faenza e nella finca intestata « Limite circoscrizioni » dopo Lugo-Lavezzola, aggiungere *Faenza-Marradi* (e).

Nel reparto I della Divisione di Firenze, pagina 865 del Bollettino nella finca intestata « Limite delle circoscrizioni », al posto di « Firenze-Faenza » sostituire *Firenze-Marradi.*

Nel reparto II della Divisione di Firenze, a pagina 865 del Bollettino, nella finca intestata « Limite circoscrizione », sostituire Rifredi (e) - Bagni Porretta (e), *con Rifredi* (e) *Bagni Porretta.*

Nel reparto III della Divisione di Firenze, pagina 865 del Bollettino, nella finca intestata « Deposito con dotazione locomotive », dopo Livorno, aggiungere *Grosseto.*

Nel reparto I della Divisione di Roma pagina 866 del Bollettino nella finca intestata come sopra, dopo Roma S. L. aggiungere *Roma-Trastevere.*

La circoscrizione delle linee della Delegazione di Cagliari di cui a pagina 872 del Bollettino citato, è delimitata come appresso:

Reparto I Cagliari. — Dep. Cagliari - Cagliari-Decimomannu-Monteponi; Decimomannu-Macomer (e).

Reparto II Sassari. — Dep. Sassari - Macomer-Golfo Aranci; Chilivani-Porto Torres.

Nel reparto I (Milano) il limite della circoscrizione di cui a pagine 861, 862 del Bollettino viene modificato colla seguente aggiunta:

Milano Lambrate-Treviglio C. (i); Treviglio Ovest (i) - Treviglio C. - Treviglio Ovest - Bivio Bergamo e di conseguenza nel reparto V (Brescia) la circoscrizione rispettiva rimane come appresso modificata:

Verona - Brescia - Treviglio (e).
Rovato - Bergamo - Treviglio Ovest (e).

Le suesposte varianti avranno pratica effettuazione col 1° luglio p. v.

Ordine di servizio N. 88.

Contabilità degli assegni sui trasporti merci.

In seguito alla soppressione dell'Ufficio Assegni di Torino, di cui all'Ordine generale n. 2-1921, le attribuzioni dell'Ufficio stesso vengono demandate ai singoli Controlli merci, a seconda della loro rispettiva competenza.

Pertanto, dalla contabilità del mese di luglio 1921, le stazioni dovranno compilare separati prospetti degli assegni pagati « modulo Ci 457 » per ciascuno dei servizi interno, cumulativo italiano ed internazionale, tenendo presente però che nel prospetto « modulo Ci 457 » del servizio interno dovranno essere registrati anche gli assegni pagati pei trasporti del servizio cumulativo italiano ed internazionale, con data di spedizione a tutto il 30 giugno 1921.

Il prospetto del debito e credito per gli assegni « mod. Ci 437 » sarà abolito; i dati relativi ai tre servizi interno, cumulativo italiano ed internazionale dovranno essere riportati nei rispettivi riepiloghi dei riassunti e prospetti del debito e del credito, mod. Ci 417 e 418, per il servizio interno; Ci 422 e 423, per il servizio cumulativo italiano; Ci 426 e 427 per il servizio internazionale, adattando opportunamente gli stampati secondo risulta, a titolo di esempio, dagli allegati *fax simili*, fino a tanto che non sarà provveduto alla ristampa.

Sui conti correnti della gestione Capo stazione mod. Ci 501 e 502 nessuna cifra troverà più sede alla voce « Ufficio Assegni e statistica merci - Torino ».

I documenti relativi agli assegni pagati (mod. Ci 457, con annesse schede) del servizio cumulativo italiano ed internazionale dovranno esser rimessi ai rispettivi controlli coi prospetti del debito e del credito, nei pacchi D ed E; i documenti degli assegni pagati del servizio interno (mod. Ci 457 e relative schede) continueranno invece ad essere confezionati in piego separato (pacco G) da inviarsi col cartellino mod. Ci 621 al Controllo merci interno di Torino, ma il prospetto del debito e del credito del servizio in-

terno, mod. Ci 417, sul quale figureranno i dati relativi agli assegni, sarà da includersi, come di consueto, nel pacco H.

Tutti i reclami concernenti gli assegni gravati sui trasporti con data dal 1° luglio 1921, dovranno essere inviati, per la trattazione, ai Controlli sopraindicati, a seconda della rispettiva competenza; quelli riferibili ad assegni gravati su trasporti anteriori al 1° luglio 1921, saranno invece da inviarsi esclusivamente al Controllo interno di Torino.

Nulla è mutato per ciò che riguarda l'invio delle contabilità e la trattazione dei reclami riguardanti gli assegni del servizio interno mare, diretto ferroviario-marittimo e cumulativo con la Sardegna, i quali restano di esclusiva competenza del Controllo cumulativo Italiano (Controllo comune) di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 6, 7 *e* 22.

Allegato n. 1 all'ordine di servizio N. 88-1921.

MODULI CI 418, 423, 427.

FERROVIE DELLO STATO

Gestione Merci ....

Prospetto del Debito e del Credito

del Servizio ....

Mese di .... 19... *Stazione di* ....

Numero	Mod. CI N.	Partite di debito e di credito			Secondo la stazione	Riservata all'ufficio contabilità
		Debito.				
1		Spedizioni (tasse affrancate)	G. V.	....		
			P. V.	....		
2		Arrivi (tasse assegnate) . . .	G. V.	....		
			P. V.	....		
3		*Provvigione sugli assegni pagati*			(1)	
		Totale del Debito . . .				
		Credito.				
1		Spese anticipate	G. V.	....		
			P. V.	....		
2		Tasse corrisposte all'Impresa trasporti a domicilio ecc.	G. V.	....		
			P. V,	....		
3		Trasporti in conto corrente per conto dell'Amm.ne ..	G. V.	....		
			P. V.	....		
4		Rimborsi di diritto fisso. . .	G. V.	....		
			P. V.	....		
5		Spese doganali.	G. V.	....		
			P. V.	....		
6		Trasporti in conto corrente per conto ditte esportatrici	G. V.	....		
			P. V.	....		
7		Aggio non riscosso sugli incassi in valuta metallica .	G. V.	....		
			P. V.	....		
8		*Assegni pagati*			(1)	
9		*Aggio pagato*			(1)	
		Totale del Credito . . .				

AVVERTENZA .... *Omissis.*

(1) Indicare importi rispettivi senza suddividerli per gestione.

Allegato n. 2 all'ordine di servizio N. 88–1921.

Moduli Ci 417, 422, 426.

FERROVIE DELLO STATO

Mese di . . . . 192. . . *Gestione Merci* . . . . *Stazione di* . . . .

Riepilogo dei Riassunti delle Spedizioni e degli Arrivi in servizio

A — Riservato alla stazione

Quantitativo dei trasporti inscritti nei riassunti	RIASSUNTI		Peso delle merci manipolate dall'Amministrazione o per essa dall'Impresa Facchinaggio	Debito della Stazione	Credito della Stazione – Tasse assegnate		Si indicano inoltre i crediti per:	
	Modello Ci	Denominazione	Quintalato (1)		Spese anticipate	Presa e consegna a domicilio	Trasporti dei servizi in c/c (Mod. 484)	Rimborsi alle ditte per carico e scarico (Mod. Ci 467)
		Spedizioni						
		Arrivi G. V.						
		Arrivi P. V.						
		Aggio pagato sulle spese anticipate						
		Introiti diversi (escluse le provvigioni sugli assegni)						
		Assegni pagati e provvigioni		*provvigioni* (1)		*ass.pagati* (1)		
		Aggio sugli assegni				*aggio* (1)		
		TOTALE						

(1) Indicare importi rispettivi senza suddividerli per gestione.

Ordine di servizio N. 89.

Istruzioni per l'effettuazione dei treni reali.

(Vedi ordini di servizio 72 e 125 del 1906).

All'art. 19 delle Istruzioni per l'effettuazione dei treni Reali, si dovranno considerare apportate le seguenti modificazioni ed aggiunte:

comma 2). Qualora l'Autorità politica ritenesse necessario di far coadiuvare dalla forza pubblica il personale di vigilanza, gli Uffici locali dei Lavori (ex Mantenimento) indicheranno, a richiesta dell'Autorità medesima, i punti della linea nei quali si ritiene più opportuna la cooperazione della forza stessa.

Detti Uffici dovranno invece indicare sempre e di loro iniziativa alla citata Autorità politica i passaggi a livello aperti che non sia possibile far presenziare con agenti dei Lavori.

comma 8) I passaggi a livello, *muniti di chiusura*, verranno chiusi regolarmente per il transito della staffetta e non saranno riaperti se non dopo che sarà passato il treno Reale, fatta eccezione per quelli muniti di dischetti di protezione con suoneria di avviso, pei quali disporrà che l'avviso stesso venga dato 10 minuti prima del passaggio effettivo del treno ed allora soltanto verranno chiuse le sbarre e disposti a via libera i dischetti.

I passaggi a livello aperti e normalmente incustoditi che non siano stati segnalati a termini del comma 2° all'Autorità politica saranno presenziati da agenti dei Lavori.

Gli agenti della ferrovia, oppure i militari, incaricati del presenziamento dei passaggi a livello non muniti di chiusure, dovranno vietare il transito dei veicoli ordinari e delle bestie da 5 *minuti prima del transito della staffetta a dopo il transito del treno Reale.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 55 *e* 56.

Ordine di servizio N. 90.

Soppressione della Cassa di Trento ed estensione di attribuzioni della Cassa di Trieste.

I.

A far tempo dal 1° luglio 1921 la Cassa della Delegazione di Trento viene soppressa e le funzioni di incasso e di pagamento dalla medesima finora disimpegnate saranno, da tale data, affidate alla Cassa Compartimentale di Milano. Le stazioni, quindi, appartenenti a detta Delegazione, dal 1° luglio in avanti dovranno eseguire la spedizione dei sacchetti di versamento a quest'ultima Cassa anzichè a quella di Trento, mantenendo l'attuale periodicità e comprendendovi i rilievi pareggiati, gli introiti del traffico e fuori traffico, nonchè tutte le carte contabili anche se conseguenti da ordini impartiti durante il funzionamento della Cassa di Trento.

II.

Dalla stessa data viene altresì soppresso il Riparto Contabile posto alle dipendenze del Controllore della Cassa di Trento; dimodochè tutti gli incarichi affidati in via speciale al medesimo saranno disimpegnati dalla Ragioneria di Milano, alla quale pertanto le varie Unità della prefata Delegazione, osservando strettamente, per i ruoli-paga, le epoche stabilite onde evitare ritardi nella corresponsione delle competenze, invieranno i documenti in questione per la loro revisione, prenotazione e registrazione, e per le conseguenti disposizioni di pagamento.

In conseguenza di ciò gli Uffici della Delegazione, anche per le anticipazioni al personale residente a Trento, dovranno emettere, in luogo dei mod. R. 95-a), i prescritti mod. R. 99-c) da inviarsi, direttamente alla stazione per il pagamento.

III.

In conseguenza di quanto sopra e nell'intento di ripartire più equamente il lavoro fra le due Casse di Milano e di Trieste, viene stabilito che, a decorrere dal 1° luglio 1921, alcune linee del Compartimento di Venezia e precisamente quelle che formavano parte della soppressa Sezione Lavori di Venezia, di cui l'appendice n. 9 all'Ordine Generale n. 28-1912 (Bollettino Ufficiale n. 20-1920), nonchè le Stazioni, i Depositi, gli Uffici, ecc., compresi in detta circoscrizione, abbiano a passare dalla giurisdizione della Cassa di Milano a quella della Cassa di Trieste. Eppertanto, da tale data, le stazioni trovantesi nella zona della predetta Sezione dovranno inviare, mantenendo l'attuale periodicità, i sacchetti di versamento a quest'ultima Cassa anzichè a quella di Milano, comprendendovi i rilievi pareggiati, gli introiti del traffico e fuori traffico, nonchè tutte le carte contabili anche se conseguenti da ordini impartiti dalla Cassa di Milano.

La Cassa di Trieste estenderà quindi la propria competenza, nei riguardi delle paghe al personale, alla zona della suddetta Sezione di Venezia.

Conseguentemente le tre Divisioni dell'esercizio di Venezia seguiteranno a trasmettere alla Ragioneria di Milano i ruoli dei dipendenti Uffici, Stazioni, Depositi, ecc., trovantisi nell'ambito delle due Sezioni Lavori di Padova e Verona Est, mentre i proprii e quelli delle unità trovantisi nella circoscrizione della cessata Sezione Lavori di Venezia dovranno essere inviati, per le epoche stabilite, direttamente al Riparto Contabile di Trieste.

Peraltro le tre Divisioni suddette continueranno ad inscrivere i ruoli in un unico riassunto da inviarsi, come attualmente, alla Ragioneria di Milano.

I Servizi Centrali, per le unità da essi direttamente dipendenti, si regoleranno analogamente per l'inoltro dei ruoli dai Servizi medesimi emessi.

Nulla viene innovato nei riguardi della contabilità dei mandati di pagamento, d'introito e d'ordine.

Ordine di servizio N. 91.

Soppressione del conto corrente pei trasporti di cose della R. Marina.

(Vedi ordine di servizio n. 151-1917).

Col 30 giugno corrente mese cessa di aver vigore la Convenzione 1° agosto 1917 stipulata fra le Ferrovie dello Stato ed il Ministero della marina per l'esecuzione in conto corrente dei trasporti militari di cose appartenenti a quella amministrazione, di cui all'O. S. n. 151 del 1917.

Quindi, dal 1° luglio prossimo, non saranno più da accettare le richieste di spedizione mod. 444, nè i corrispondenti documenti di trasporto mod. 446-A e 446-B, poichè le tasse dovranno essere pagate direttamente alle stazioni sulla presentazione dei mod. C. parte 3ª alle condizioni e norme del regolamento dei trasporti militari (edizione 1° luglio 1911) e relative appendici. Tali spedizioni saranno scritturate nei registri e riassunti ordinari senza alcuna speciale distinzione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 92.

Trasformazione in fermata del raddoppio Frassine.

Dal giorno 1° luglio 1921 il raddoppio Frassine, della linea Mantova-Legnago-Monselice, fra le stazioni di Mantova e di Gazzo di Bigarello, attivato il 6 novembre 1916 e sospeso temporaneamente dal 15 gennaio 1920 come da circolare n. 1-1920 del Compartimento di Bologna, viene trasformato in fermata con la denominazione di Frassine.

Non essendo la fermata provvista di segnali, alla eventuale protezione dei treni provvederà il personale dei treni stessi.

La fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata a mezzo di un guardiano con le modalità di cui gli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Dalla detta fermata vengono distribuiti biglietti di corsa semplice a tariffa ordinaria ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « allegato A » al presente ordine di servizio.

La stazione di Mantova è incaricata della scritturazione e contabilità dei biglietti, bagagli, ecc., nonchè del versamento dei relativi importi.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell' « allegato B » al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A *all'ordine di servizio N.* 92–1921.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Frassine.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Frassine	Mantova	2.90	2.15	1.45	Mantova
	Gazzo di Bigarello.	2.90	2.15	1.45	
	Castel d'Ario . . .	6.15	4.30	2.45	
	Bonferraro	6.80	4.90	2.75	
	Nogara	8.70	6.10	3.40	
	Sanguinetto	11.40	7.90	4.90	
	Cerea	13.80	9.40	5.70	
	Legnago.	16.85	11.35	6.85	
	Bevilacqua	20.20	13.60	8.05	
	Montagnana	22.15	14.95	8.80	
	Saletto	24.55	16.45	9.60	
	Ospedaletto E. . .	26.80	17.95	10.50	
	Este	28.40	19.—	11.05	
	Monselice	31.40	20.95	12.20	

N. B. – In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N.* 92-1921.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 11 modificare le attuali indicazioni risultanti per Frassine in:

Frassine ★ LB	B	75

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. giugno 1914):

— a pagina 28 prima del nome di Frassineto inserire:

Frassine (casa cantoniera)	Mantova-Legnago-Monselice	Bologna 7º Mantova	61	V (6)	B (6)

— a pagina 82 nella tabella (61) Mantova-Legnago-Monselice trascrivere, fra Mantova e Gazzo di Bigarello, il nome di Frassine, con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Mantova	Km. 6	Legnago	Km. 41
Gazzo di Bigarello . . .	» 6	Boschi S. Anna.	» 47
Castel d'Ario	» 13	Bevilacqua	» 50
Bonferraro	» 15	Montagnana	» 55
Nogara	» 20	Saletto	» 61
Sanguinetto	» 27	Ospedaletto Euganeo . . .	» 67
Cerea	» 33	Este	» 71
S. Pietro di Legnago. . .	» 39	Monselice	» 79

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo:

— a pagina 7 fra i nomi di Frascati e Frassineto inserire:

Frassine (casa cantoniera)	41	15 bis

— a pagina 41 prima del nome di Gazzo di Bigarello trascrivere:

15 bis	Frassine (casa cantoniera)

nonchè la distanza ed il relativo istradamento, procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Mantova-Legnago

segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N.* 92-1921.

Monselice la distanza deve essere rilevata dalla tabella 61 a pagina 82 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve essere formata aggiungendo km. 6 a quella indicata per Mantova (pagina 47 numero progressivo 17) e km. 15 a quella indicata per Bonferraro (pagina 41, numero progressivo 18), e scegliendo poi la più breve. L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione di Mantova (seguito dal numero 89 corrispondente al transito di Mantova) o di Bonferraro, a seconda che l'una o l'altra avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 93.

Servizio di corrispondenza con la tramvia Tolmezzo-Paluzza, esercitata dalla Cooperativa di Valle But.

A datare dal giorno 1° luglio 1921 viene attuato, per il transito della stazione di *Tolmezzo* della ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina, il servizio di corrispondenza per i trasporti di merci e bestiame con la tramvia Tolmezzo-Paluzza esercitata dalla Cooperativa di Valle But.

1. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza viene ammesso per tutti i trasporti di merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, nonchè per i trasporti di bestiame.

Non esistendo sulla detta tramvia il servizio della piccola velocità accelerata, i trasporti verranno inoltrati a g. v. o a p. v. o., a seconda della richiesta dei mittenti da farsi risultare sui documenti di trasporto.

Tale servizio di corrispondenza oltre che alle ferrovie dello Stato viene esteso alle Amministrazioni secondarie ammesse al servizio cumulativo con la ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina.

2. *Stazioni della tramvia ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e relative distanze dalla stazione di scambio di Tolmezzo.* — Le stazioni della tramvia Tolmezzo-Paluzza ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dalla stazione di scambio di Tolmezzo e dei servizi cui sono abilitate, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di servizio.

3. *Esecuzione dei trasporti.* — I trasporti destinati a stazioni della tramvia Tolmezzo-Paluzza saranno eseguiti in servizio cumulativo con la ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina e carteggiati per Tolmezzo come se diretti a quella stazione.

I relativi documenti da presentarsi nel quantitativo di esemplari richiesto per il servizio cumulativo con la ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina, dovranno portare l'indicazione della destinazione definitiva con la formula: « Tolmezzo per . . . . . . ».

Sui documenti di trasporto per le spedizioni provenienti dalla tramvia Tolmezzo-Paluzza sarà indicata quale stazione di partenza quella di Tolmezzo e come mittente la tramvia stessa. Inoltre, nello spazio destinato alla descrizione della merce e subito dopo l'indicazione di questa dovranno risultare a stampa, o mediante apposito bollo, gli estremi della originaria provenienza con la formula: « Ricarteggio in servizio di corrispondenza della spedizione N. . . . . . proveniente da . . . . . mittente . . . . » e nello spazio destinato alla firma del mittente sarà apposto il bollo ad umido della tramvia Tolmezzo-Paluzza, con la firma del capo stazione di Tolmezzo.

4. *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) le merci pericolose e nocive ascritte alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

b) i colli indivisibili di peso superiore ad una tonnellata;

c) le merci di lunghezza superiore agli 8 metri;

d) i feretri e le ceneri mortuarie;

e) il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi.

5. *Tariffe e tassazione dei trasporti.* — La tassazione delle spedizioni, tanto in assegnato che in affrancato, sarà limitata al percorso fino a Tolmezzo, osservando per il percorso della ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina le norme per il servizio cumulativo con la ferrovia stessa, e dovrà essere fatta in base alle tariffe generali e speciali ed alle condizioni in vigore sulle linee delle Amministrazioni interessate, nonchè in base alle tariffe locali ed eccezionali in quanto sia ammessa la loro applicazione.

Per quanto riguarda il percorso della tramvia Tolmezzo-Paluzza, la tassazione sarà sempre fatta a cura della tramvia stessa.

Per le spedizioni destinate alla tramvia Tolmezzo-Paluzza e delle quali venisse richiesta l'affrancazione anche dal punto di

scambio fino alla stazione definitiva, si dovrà esigere il relativo deposito, giusta le disposizioni contenute nel fascicolo « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » pubblicato con l'Ordine di servizio n. 160-1909 .

6. *Diritto fisso.* — il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio di Tolmezzo deve essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

Nei rapporti con la ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina valgono, per i trasporti in servizio di corrispondenza con la tramvia Tolmezzo-Paluzza, le stesse norme che regolano il servizio cumulativo con la ferrovia stessa.

In relazione a quanto si è detto nel presente Ordine di servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell' « allegato » dovranno essere fatte le seguenti aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915).

Nell'indice, parte III, a pagina 6 riportare l'indicazione:
Cooperativa di Valle But. Tramvia Tolmezzo-Paluzza pag. 190.

—nell'Elenco alfabetico delle stazioni aggiungere, nelle sedi opportune, il nome delle stazioni della detta tramvia con l'indicazione della pagina 190;

— alla pagina 190 riportare tutte le indicazioni contenute nell'allegato prospetto.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà:

— a pagina 20, dopo l'indicazione « /726/Mori-Arco-Riva/ » aggiungere:

Cooperativa di Valle But

/729/Tolmezzo-Paluzza

— nell'elenco delle « Località delle ferrovie secondarie, tramvie, ecc. » inserire, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni della tramvia con l'indicazione della linea 729.

Inoltre nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a piè della pagina 59, alla nota (6) riferentesi alla Stazione per la Carnia » si dovrà aggiungere:

« Per il tramite della stazione di Tolmezzo della ferrovia Stazione per la Carnia-Villa Santina si effettua il servizio di corrispondenza con la tramvia Tolmezzo-Paluzza ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 93-1921.

COOPERATIVA DI VALLE BUT

Esercizio della tramvia Tolmezzo - Paluzza

Direzione dell'Esercizio: Tolmezzo

Il servizio di corrispondenza oltrechè alle Ferrovie dello Stato è esteso anche alle amministrazioni secondarie ammesse al servizio cumulativo con la linea stazione per la Carnia-Villa Santina esercitata dalla Società Veneta (Vedasi prospetto a pagina 34).

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Tolmezzo	Servizi cui sono abilitate			Impianti fissi						Sagoma limite
						Piano caricatore		Grue fisse		Bilance a ponte		
			G. V.	P. V.	Bestiame	di testa	di fianco	Quantità	Portata Tonnellate	Quantità	Portata Tonnellate	
Tolmezzo tramvia	Tolmezzo - Paluzza	2	G	P	B	—	F	—	—	—	—	
Cedarchio	id.	9	G	P	B	—	—	—	—	—	—	
Piano d' Arta	id.	12	G	P	B	—	—	—	—	—	—	
Sutrio	id.	17	G	P	B	—	—	—	—	—	—	
Paluzza	id.	20	G	P	B	—	—	—	—	—	—	

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) le merci pericolose e nocive ascritte alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

b) i colli indivisibili di peso superiore ad una tonnellata;

c) le merci di lunghezza oltre gli otto metri;

d) i feretri e le ceneri mortuarie;

e) il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi.

Circolare N. 26.

Francatura degli avvisi di arrivo merci, moduli C. H. 77.

Il Ministero Poste e Telegrafi, in relazione al R. decreto 25 gennaio c. a. n. 44, riferibile all'elevamento delle tariffe postali, nel far presente che in conformità al disposto dell'articolo 78 (lettera *t*) del Regolamento Generale sui servizi postali, vige tuttora la facoltà di riempire a mano gli avvisi di arrivo merci moduli C. H. 77, ha confermato che i medesimi, purchè spediti aperti, sono da assimilarsi alle stampe e, come tali, da assoggettarsi alla tassa di affrancazione di centesimi dieci.

Circolare N. 27.

Aumento di prezzo degli stampati in vendita.

(Vedere circolare n. 44–1918).

Dal 1° luglio 1921 il prezzo di vendita al pubblico degli stampati a pagamento viene stabilito nella misura risultante dalla distinta allegata.

La differenza di prezzo dovrà essere assunta a debito a chiusura del mese di giugno c. a. sui conti correnti di gestione e sui conti correnti riassuntivi mod. CI 501 e CI 502 alla voce « stampati ricevuti per la vendita ».

Per gli opportuni accertamenti in sede superiore le stazioni dovranno rimettere all'ufficio Contabilità Prodotti di Firenze, allegata al precitato conto corrente mod. CI 502, una distinta particolareggiata di tutti gli stampati a pagamento in rimanenza al 30 giugno, indicando, per ogni stampato, la quantità e l'importo in base al vecchio ed al nuovo prezzo di vendita, stabilendo la differenza assunta a debito.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Allegato alla circolare N. 27-1921.

Distinta degli stampati a pagamento.

Specie dello stampato	Prezzo vecchio	Prezzo nuovo	Specie dello stampato	Prezzo vecchio	Prezzo nuovo	Specie dello stampato	Prezzo vecchio	Prezzo nuovo
Mod. Cl 101	0.02	0.05	Mod. Ch 1	0.10	0.10	Mod. M 242	0.10	0.10
» » 102	0.10	0.20	» » 3	0.15	0.20	» » 242a	0.10	0.10
» » 103	0.10	0.20	» » 5	—	0.20	» » 242b	0.10	0.10
» » 104	0.10	0.20	» » 6	—	0.20	» » 244	0.10	0.10
» » 105	0.10	0.20	» » 9	0.15	0.20	» » 245	0.10	0.10
» » 108	0.10	0.30	» » 16	0.15	0.20	» » 246	0.10	0.10
» » 109	0.10	0.30	» » 17	—	0.20	» » 246a	0.10	0.10
» » 110	0.10	0.20	» » 19	0.15	0.20	» » 246b	0.10	0.10
» » 115	0.02	0.05	» » 20	0.15	0.20	» » 246c	0.10	0.10
» » 116	0.10	0.20	» » 21	0.15	0.20	» » 246d	0.10	0.10
» » 117	0.10	0.20	» » 22	0.15	0.20	» » 246f	0.10	0.10
» » 130	0.10	0.30	» » 23	0.15	0.20	» « 246g	0.10	0.10
» » 132	0.10	0.30	» » 24	0.15	0.20	» » 246h	0.10	0.10
» » 133	0.10	0.30	» » 25	0.15	0.20	» » 246i	0.10	0.10
» » 143	0.10	0.30	» » 35	—	0.20	» » 246l	0.10	0.10
» » 144	0.10	0.30	» » 44a	—	0.20	» » 246n	0.10	0.10
» » 145	0.10	0.30	» » 45	0.15	0.20	» » 246o	0.10	0.10
» » 246	0.50	0.50				» » 265	0.10	0.10
» » 464	0.05	0.15				« » 541	5.00	5.00
» » 487	0.05	0.15						
» » 760	0.25	0.25						
Richiesta Con. IV	0.10	0.20						
» » V	0.10	0.20						
» » IX:								
Mod. A . . .	0.10	0.20						
Id. B . . .	0.10	0.20						
Id. C . . .	0.10	0.20						

SENTENZA

Sciopero degli agenti ferroviari - Perdita di merce in dipendenza del medesimo - Irresponsabilità.

Lo sciopero degli addetti alle ferrovie dello Stato nel periodo dal 20 al 30 gennaio 1920, è un fatto notorio che, perciò, non ha bisogno di essere provato.

Esso costituisce un caso di forza maggiore e quindi l'Amministrazione ferroviaria non è responsabile della omessa custodia durante il periodo suddetto delle cose a lei affidate per il trasporto e delle conseguenti sottrazioni (art. 400 Cod. di comm.).

TRIBUNALE DI BASSANO. — Sentenza 24 febbraio-2 marzo 1921 (*est.* De-Giovine) — Tinelli Ruggero contro Ferrovie Stato.

FATTO.

Il 16 gennaio 1920 le Fabbriche riunite di liquori di Milano, spedirono da Bovisa alla Ditta Ruggero Tinelli di Bassano 2 fusti di vino comune, 208 casse liquori, 60 casse di vino spumante e 2 casse reclame; il 17 gennaio il carico arrivò alla Stazione di Milano Porta Sempione, ove rimase giacente fino al 15 febbraio 1920, epoca in cui si accertò che il carro era stato spiombato ed era stato asportato il contenuto di 27 casse, come da verbale che a termine delle disposizioni in vigore fu compilato.

Ripiombato il carro con i piombi n. 56 e n. 57 di Milano P. S., il carro fu avviato a Bassano, ove giunse l'11 febbraio 1920. Si constatò l'esistenza di due piombi apposti a Milano, ma aperto il carro, si dovette constatare che oltre alle 27 casse vuote, mancavano 6 casse di Fernet, 3 casse di liquori, 1 cassa di Amaro Felsina e 1 cassa di vino spumante.

Tre altre casse mostravano segni di rotture interne perchè

spandenti e quindi di constatò la rottura di 2 bottiglie di Amaro Felsina, di 2 bottiglie di Fernet e di 2 bottiglie di liquori.

Il sig. Tinelli Ruggero presentò ricorso per un indennizzo di tutta la merce mancante e avariata, per il complessivo valore di L. 4481,70; ma non essendo stato accolto tale ricorso, con atto di citazione 6 aprile 1920 (uff. giud. Avancini) conveniva davanti questo Tribunale l'Amministrazione ferroviaria in persona del cav. Vittorio Broch, capo-stazione di Bassano per sentire accogliere la sua domanda.

All'udienza l'attore rinnovava la sua domanda, mentre l'Amministrazione convenuta chiedeva in via principale il rigetto della domanda stessa, in via subordinata il parziale rigetto della domanda per ciò che riguardava le 27 casse vuote riscontrate a Milano, adducendo l'avvenuto sciopero generale ferroviario come causa di forza maggiore tale da esimere da responsabilità l'Amministrazione; su tale punto chiedeva l'ammissione di prova per testi sui capitoli dedotti nelle conclusioni sopra trascritte.

DIRITTO.

La sostanziale e principale eccezione che l'Amministrazione convenuta oppone alla domanda dell'attore, consiste nell'attribuire allo sciopero ferroviario, che si verificò in tutta Italia nella seconda quindicina del gennaio 1920, la causa delle perdite e avarie delle merci destinate all'attore Ruggero Tinelli.

Provato il fatto delle perdite e avarie, il Tribunale deve esaminare anzitutto se lo sciopero ebbe a verificarsi, se detto sciopero costituisce un caso di forza maggiore, a norma dell'art. 400 Cod. di comm. ed infine se tutte le perdite e avarie debbano ritenersi dipendenti dallo sciopero.

Se l'esistenza di un fatto notorio esime la parte dallo esperimento dei mezzi probatori, è questione vivamente controversa sia in dottrina che in giurisprudenza. Nel caso in esame, poichè lo sciopero ferroviario della seconda quindicina del gennaio 1920 è un fatto che è a conoscenza del giudice chiamato a pronunziare su questa causa, come di ogni altro giudice e come di ogni altro cittadino, e poichè tale fatto non riguardò un privato singolo ma in-

teressò la totalità dei cittadini stessi in quanto ne rimase in gran parte paralizzata la vita della Nazione, il Tribunale ritiene inutile ogni prova sulla sussistenza dello sciopero e sulla mancata vigilanza degli agenti e ammette quindi che lo sciopero generale ferroviario ebbe effettivamente luogo nella seconda quindicina del gnnaio 1920.

Per accertare se in detto sciopero debbano rilevarsi gli estremi del caso di forza maggiore, occorre risalire ai principii generali. Un fatto è dipendente da causa di forza maggiore, quando il verificarsi di esso non è in dipendenza di una colpa, sia pure lievissima; quando cioè esso si verifica senza che possa risalirsi ad una responsabilità più o meno evidente. Non bisogna d'altra parte restringere i casi di forza maggiore a movimenti tellurici, a fatti della natura, perchè altrimenti si farebbe rispondere un uomo o un ente di ogni fatto, al verificarsi del quale esso non ha contribuito nè direttamente nè indirettamente, e che non ha potuto prevedere. Lo sciopero generale ferroviario non può essere attribuito a colpa o imprevidenza dell'amministrazione ferroviaria; anzitutto perchè se l'amministrazione risponde delle colpe degli agenti, ne risponde in quanto essi le commettono nell'esercizio delle loro incombenze, non quando essi sono assenti e non esercitano alcuna funzione; in secondo luogo uno sciopero ferroviario non può essere ascritto a colpa dell'Amministrazione, specialmente se si consideri che, oltre al contenuto economico, detti movimenti non sono indipendenti da fatti politici, della cui ponderabilità e previdenza sarebbe un fuor luogo discutere in una causa civile o commerciale. Nel caso in esame l'Amministrazione ferroviaria non può essere tenuta responsabile della mancata vigilanza sui carri ferroviari, perchè non poteva impedire l'allontanamento dei suoi agenti, nè poteva provvedere con avventizi speciali alla vigilanza stessa, quando si considerino le gravi violenze e minacce che oggi gli scioperanti pongono in essere contro chi si rendesse reo di crumiraggio — ritenere l'Amministrazione in ogni caso responsabile involgerebbe una critica del nostro ordinamento politico-sociale.

Il Tribunale ritiene perciò applicabile l'art. 400 Cod. di comm. in quanto la perdita delle merci è dovuta a causa di forza maggiore.

A tal proposito non è inutile ricordare l'opinione del Vivante che in un caso analogo, di venditore di cose generiche (art. 61 Cod. di comm.) sostiene che egli è liberato dall'obbligo di farne la consegna solo quando si oppone una impossibilità assoluta obbiettiva, e fra i tanti casi annovera lo sciopero generale e internazionale fra gli operai addetti alla produzione di quella merce. Applicando tale concetto informatore allo sciopero ferroviario, il Tribunale ritiene che l'Amministrazione ferroviaria non avrebbe potuto in alcun modo ottemperare agli obblighi assunti col contratto di trasporto.

Ma non di tutti gli ammanchi riscontrati a Bassano dall'attore Tinelli deve essere dichiarata esente da responsabilità l'Amministrazione ferroviaria, ma solo delle 27 casse vuote riscontrate a Milano subito dopo lo sciopero ferroviario. *Omissis.*

ANNO XIV - N. 26

30 GIUGNO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(27) Roma, 1921 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 16 *giugno* 1921, *n.* 795, *che estende ai territori annessi al Regno la tassa di bollo sul prezzo di consumo di oggetti e somministrazioni qualificati di lusso; il contributo 15 per cento di cui alla legge 23 dicembre 1920, n. 1821, ed altri provvedimenti in materia di bollo* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato dell'interno, di concerto col ministro delle finanze e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Omissis.

Art. 17.

Le tasse di bollo qui appresso specificate contemplate dagli articoli 4, lettera *b*) ed *a*), 6, 7, 10 e 12 della tariffa allegato *A*, Regio decreto 1° settembre 1920, n. 1296, sono modificati come segue:

Art. 4, lettera *b*). — Quietanza degli stipendi degli impiegati dello Stato e delle altre pubbliche Amministrazioni e quietanze rilasciate dagli uffici delle imposte (Ufficio del bollo) su pagamenti di tasse di bollo ed immediate quando la somma supera:

L. 5 e non L. 100, cent. 10;
L. 100 e non L. 400, cent. 20;
L. 400: per ogni 100 lire o frazioni di 100 lire, cent. 5.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 giugno 1921, n. 149.

Art. 4, lettera A e 6. — Ricevute o quietanze ordinarie, note, conti e fatture anche se sprovviste di sottoscrizione, escluse quelle di che all'art. 11 del pesente decreto; scontrini distribuiti da apparecchi o registratori automatici in luogo della fattura quietanzata:

quando la somma supera: L. 5 e non L. 10 cent. 5;

quando la somma supera L. 10 e non L. 1000 per ogni 100 lire o frazione di 100 lire, cent. 10;

quando la somma supera: L. 1000: per ogni 100 lire cent. 20.

Art. 7. — Ricevute o quietanze ordinarie rilasciate da Società anonime od in accomandita per azioni o da Società e Compagnie di assicurazione, quando non siano apposte su note, conti e fatture, escluse quelle di che all'art. 11 del presente decreto:

per qualsiasi somma non superiore a L. 100, cent. 10;

quando la somma supera L. 100 e non L. 1000: per ogni 100 lire o frazione di 100 lire, cent. 10;

quando la somma supera L. 1000: per ogni 100 lire o frazione di 100 lire, cent. 20.

Art. 10. — Bollette o quietanze di pagamento di dazi (imposte) di consumo tenuti in economia od appalti. e bollette o quietanze di pagamento di tributi diretti dovuti allo Stato, alle provincie, ai Comuni ed alle Camere di Commercio:

per somma inferiore a L. 1, cent. 2;

per somma da L. 1 a L. 10, cent. 5;

quando la somma supera L. 10 e non L. 100, cent. 10:

quando la somma supera L. 100 e non L. 400, cent. 20;

quando la somma supera L. 400 per ogni 100 L. o frazione di 100 lire, cent. 5.

Art. 12. — Bollette per quietanze non ordinarie (che non si riferiscono a pagamento di dazi o tributi diretti) rilasciate per conto dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e delle altre pubbliche amministrazioni ed Enti morali quando sono staccate da registri a madre e figlia o rilasciate sopra moduli a stampa:

per qualsiasi somma non superiore a L. 100, cent. 10;

quando la somma supera L. 100 e non L. 400, cent. 20;

quando la somma supera L. 400 per ogni 100 lire o frazione di 100 lire, cent. 5.

Omissis.

Art. 22.

I contravventori alle disposizioni dell'art. 17 del presente decreto, incorrono nella pena pecunaria di cento volte la tassa o di cento volte la parte di esse non pagata col minimo di lire 24.

La stessa pena pecuniaria si applica per il rifiuto al rilascio di ricevute ordinarie e per la rinnovazione o convalidazione a mezzo di carta bollata di marche o di bollo a punzone di ricevute precedentemente rilasciate in contravvenzione al bollo.

Detta pena pecuniaria viene commisurata distintamente a carico di ciascun contravventore nei casi previsti dall'art. 57 della legge sul bollo 6 gennaio 1918, n. 135 (Testo unico).

Art. 23.

Le contravvenzioni di cui ai precedenti articoli vengono accertate mediante processo verbale colle norme stabilite dal testo unico delle leggi sul bollo approvato col decreto Luogotenenziale 6 gennaio 1918, n. 135 allegato *A*, (art. 62 e 55).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 giugno 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — FACTA — BONOMI.

Visto, *Il Guardasigilli*: FERA.

DECRETO MINISTERIALE, 16 *giugno* 1921, *relativo alla conferma di due membri del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63, lettera *i*) e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e l'articolo 1 del Regio decreto n. 728 del 28 giugno 1912;

Visti gli articoli dal 9 al 13 del regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico, approvato col Regio decreto n. 707 del 22 giugno 1913;

Visto il risultato delle elezioni indette dal Ministro per l Agricoltura con circolari n. 5427 del 10 e 22 aprile 1921 per la designazione di due delegati delle Associazioni agrarie nel Consiglio generale del traffico;

DECRETA:

I signori prof. Luigi Amilcare Fracchia, direttore della cattedra ambulante di agricoltura in Roma e l'ing. Emilio Morandi. Direttore della Federazione Italiana dei Consorzi agrari in Piacenza, sono confermati nella carica di membri del Consiglio generale del traffico, quali delegati delle Associazioni agrarie.

Roma, addì 16 giugno 1921.

Il Ministro: PEANO.

Comunicati

AGENTI DESTITUITI O LICENZIATI
perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
GUERRI Arturo (193354) .	Frenatore (in prova)	Condannato a quattro anni di reclusione, per furto di tessuti, sottratti il 29 maggio 1920 da un carro ferroviario, presso la stazione di S. Ellero (Sentenza 22 ottobre 1920 della Corte di Appello di Firenze).
TALONI Ametro (88893) . .	Capo squadra manovratori	Condannato a quattro mesi di reclusione, per correità in furto di due sacchi di segala, commesso il 15 aprile 1920 allo scalo di Roma Termini. (Sentenza 28 aprile 1920 del Tribunale di Roma).
MARCHI Giuseppe (100712)	Manovratore	Condannato alla reclusione per quattro mesi e venti giorni, per furto di un fucile, sottratto il 17 gennaio 1920 al parco ferroviario di Verona Porta Nuova. (Sentenza 20 maggio 1920 della Corte d'Appello di Venezia).
CIURLI Adolfo (182096) . .	Manovale (in prova)	Condannato a quattro mesi di reclusione, per furto di denaro, commesso la notte dal 31 marzo al 1º aprile 1919 alla stazione ferroviaria di Grosseto. (Sentenza 19 gennaio 1921 del Tribunale di Grosseto).
CARIOLATO Costante (182539) .	Manovale (in prova)	Condannato a due mesi di reclusione, per furto di due pezze di formaggio, commesso il 29 settembre 1919 alla stazione ferroviaria di Conegliano. (Sentenza 27 ottobre 1919 del Tribunale di Conegliano).
GIAQUINTO Giov. (30850). DONADIO Attilio (125877).	Manovratore Fuochista	Condannati alla reclusione per anni due e mesi sei, per furto di vino, commesso il 15 aprile 1919 alla stazione di S. Nicola di Taranto. (Sentenza 23 giugno 1919 del Tribunale di Taranto).
BONATI Cesare (169513) . .	Manovale	Condannato a nove mesi di reclusione, per tentato furto di pelli, allo scalo ferroviario di Parma il 21 ottobre 1919. (Sentenza 21 aprile 1920 della Corte d'Appello di Parma).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
REPETTO Pietro (220178) .	Assistente di staz. di 2ª cl. (in prova)	Condannato a cinque mesi di reclusione, per furto sigarette e tabacco, commesso alla stazione ferroviaria di Novi S. Bovo nella notte dal 28 al 29 luglio 1919. (Sentenza 16 gennaio 1920 del Tribunale di Novi Ligure).
BAGINI Carlo (130146) . . .	Manovratore	Condannato alla reclusione per mesi sei, per furto di una pezza di tela, commesso il 28 luglio 1920 alla stazione di Milano P. Vigentina. (Sentenza 1° dicembre 1920 della Corte d'Appello di Milano).
NAVAZZOTTI Domenico ((189137).	Manovale (in prova)	Condannato a dieci mesi di reclusione, per tentato furto in un bagaglio giacente nel Magazzino G. V. di Casale Monferrato il 27 ottobre 1919. (Sentenza 11 maggio 1920 del Tribunale di Casale Monferrato).

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Consiglio d'Amministrazione, nell'adunanza del 27 aprile 1921, ha dichiarato d'ufficio dimissionario da tale data, in applicazione del punto 3° dell'art. 165 del Regolamento sopra citato, il frenatore *Parenti* Umberto, 162179, per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni, a decorrere dal 1° ottobre 1920.

Ordine di servizio N. 94.

Estensione di servizio nella stazione di Assoro.

(Vedi ordine di servizio n. 70–1921).

Dal giorno 1 luglio 1921 la stazione di Assoro, della linea a scartamento ridotto Dittaino-Cavalcatore-Leonforte, finora abilitata al solo servizio viaggiatori, bagagli e posta come dalle dispo-

sizioni transitorie inserite al punto X dell'ordine di servizio n. 70, 1921, viene abilitata anche al servizio delle merci a dettaglio a G. V. senza limitazione di peso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 95.

Trasporti di materie pericolose e nocive.

(Vedi ordini di servizio n. 70–1918 e n. 32–1921).

La disposizione eccezionale di cui al punto 7 dell'Ordine di servizio n. 70-1918, ricordata anche nell'Ordine di servizio n. 32, 1921, circa la facoltà di eseguire i trasporti di paglia e fieno, per conto dell'Autorità militare, in carri scoperti senza copertone, è abrogata.

D'ora in poi, in conformità di quanto è prescritto nell'allegato 9 delle tariffe, tutti i trasporti di paglia e di fieno caricati su carri scoperti dovranno essere sempre protetti da copertone.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 44 e 45.

Circolare N. 28.

Tasse di commissione e facchinaggio doganale applicabili ai carri completi in partenza dei porti con bolletta cauzione in esenzione di visita emessa in nome della ferrovia.

E' risultato che alcuni scali marittimi quando, in relazione al disposto dell'art. 83 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, si prestano, dietro domanda degli speditori, a far emet-

tere bollette cauzione in esenzione di visita per trasporti di merci a carro completo, si limitano ad applicare le tasse di commissione doganale e non anche quelle di facchinaggio, perchè considerano facchinaggio solo l'operazione di carico dei vagoni che viene sempre eseguita dai mittenti.

Tale concetto è erroneo, perchè nei detti casi l'operazione di facchinaggio doganale consiste nella ricognizione dei pesi ai varchi, la quale si compie dalla ferrovia non solo agli effetti delle disposizioni contenute nell'allegato 8 alle Tariffe, ma benanco nei riguardi della dogana, restando la ferrovia responsabile verso la dogana stessa delle differenze di peso che si riscontrassero a destinazione in confronto delle bollette cauzione.

Si avvertono pertanto le stazioni interessate che alle spedizioni in parola sono da applicarsi tanto le tasse di commissione, che quelle di facchinaggio stabilite dalla tariffa n. 3.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 e 22.

Il Direttore generale.
C. CROVA.

SENTENZA

Trasporto di persone - Disastro ferroviario - Piccolo bagaglio - Valori - Limitazione di responsabilità.

Le Ferrovie rispondono della perdita del bagaglio portato seco in carrozza dal viaggiatore in quanto la cura e custodia del viaggiatore stesso sieno mancate per fatto involgente la responsabilità di dette Ferrovie, quale un disastro ferroviario di cui sia rimasto vittima il viaggiatore medesimo.

Le Ferrovie rispondono della suddetta perdita nei limiti fissati dalle Tariffe per le spedizioni a bagaglio.

Conseguentemente non rispondono delle perdite di valori, di campioni e di oggetti di lusso non compatibili con le circostanze del caso, ma solo degli effetti personali di uso del viaggiatore per il quantitativo ammesso nelle carrozze.

TRIBUNALE DI ROMA. — Sentenza 2-20 aprile 1921 — (*Pres.* Sasso - *Est.* Gini) — Mohamed Tawfic Osmann contro Ferrovie Stato.

Considerato che non è questione nè circa il disastro ferroviario, nè circa l'esservisi l'attore trovato coinvolto; ma soltanto della misura dei danni da risarcirsi, rispetto alla quale l'attore fa istanza per l'ammissione di una prova testimoniale e di una perizia medica.

Quanto alla prova testimoniale, è da ammettersi il primo capitolo con cui il Tawfic assume di dimostrare che per mantenimento e cure durante la sua permanenza in Italia, a seguito del sinistro, ha speso non meno di lire cento al giorno. Veramente sarebbesi dovuto precisare per quale periodo si protrasse la spesa suddetta: tuttavia ciò potrà emergere nella esecuzione della prova, salvo naturalmente ad apprezzare, di seguito alle risultanze di questa nonchè della riprova, le deduzioni della conve-

nuta, secondo la quale spesa non vi sarebbe stata, o almeno sarebbe stata assai limitata; del che si avrà riscontro anche nelle risultanze peritali, dalle quali potrà desumersi se ed in quanto necessitasse la permanenza del Tawfic in Italia a scopo d cura, nonchè il verosimile importo di questa.

Che non sono da ammettersi il secondo e terzo capitolo, coi quali il Tawfic assume che egli aveva seco la somma di 2000 sterline, conservate in una valigia, per l'acquisto di merci, e che, oltre tale valigia, perdè completamente il suo bagaglio comprendente diversi colli contenenti ricco corredo personale di vestiti, biancheria ed oggetti di uso per un ammontare complessivo di lire 50 mila, ivi cómpresi tessuti di un campionario e merci da collocare in Europa. Si osserva che la responsabilità delle Ferrovie, per la colposa irregolare esecuzione del contratto di trasporto, deve riportarsi a quanto formava il normale contenuto di questo; e circa la misura della sua estensione, deve ragguagliarsi ai danni che erano prevedibili o che in ogni caso risultano conseguenza diretta ed immediata dell'inadempimento dell'obbligazione, giusta i principii generali espressi negli articoli 1228 e 1229 del Cod. civ. e con riguardo alla particolare applicazione che deve farsene in ordine alla responsabilità del vettore, ed in ispecie del vettore ferroviario. Per ciò che concerne il bagaglio del viaggiatore esistono invero nelle tariffe chiarissime disposizioni. L'art. 43 definisce che cosa s'intende per bagaglio; l'art. 44 poi limita e precisa il quantitativo di bagaglió che il viaggiatore può portare seco nelle carrozze, mentre quanto ne eccede, deve essere spedito, nei modi e condizioni e di che alle tariffe medesime. Ordunque si considera come bagaglio in genere (art. 43) quello formato dai soli effetti che, per uso proprio del viaggiatore e della sua famiglia, ordinariamente si trasportano in bauli, valigie, sacche da viaggio, cappelliere, cassette, scatole e simili, nonchè *i campioni*, purchè di questi sia fatta dichiarazione del valore a norma dell'art. 48, pagando la tassa del numerario e degli oggetti preziosi, oltre quella del peso come bagaglio. Sono escluse le materie e le cose pericolose, infiammabili e simili. Sono parimenti esclusi il numerario e gli oggetti preziosi e come tali considerati, la spedizione dei quali è regolata dalle relative tariffe.

Ciascun viaggiatore può portaré gratuitamente in carrozza

(art. 44) piccoli colli di bagaglio, come valigie, sacche da viaggio, cappelliere, ecc., purchè in complesso non pesino più di 20 kg., e non eccedano il volume di metri 0.50×0,25×0,30, sicchè possano collocarsi, senza incomodo degli altri viaggiatori, sotto i sedili o sulle reti delle carrozze.

Aggiunge l'articolo in esame che i contravventori sono responsabili dei danni che eventualmente possono cagionare, senza pregiudizio delle penalità comminate dalle leggi e dai decreti in vigore.

In caso di perdita del bagaglio spedito, l'art. 138 delle Tariffe dispone che sarà corrisposto al viaggiatore il presunto valore del bagaglio, da determinarsi secondo le circostanze particolari del caso, esclusi i valori e gli altri oggetti non ammessi al trasporto come bagaglio. Della perdita del bagaglio, portato seco nelle carrozze dal viaggiatore, le tariffe se ne occupano soltanto per escludere, come è naturale, ogni responsabilità al riguardo delle Ferrovie, essendo siffatti colli trasportati sotto cura e custodia esclusiva del viaggiatore (art. 44). E' logico che anche di tali colli le Ferrovie rispondano, in quanto la cura e custodia del viaggiatore siano riusciti inutili in dipendenza di un fatto involgente la responsabilità delle Ferrovie, quale un disastro, come nella specie, in cui il viaggiatore stesso ed ogni altra sua cosa rimangano travolti; ma discende con tutta evidenza dal coordinamento delle disposizioni riferite che la Ferrovia risponde di detti colli sotto gli stessi criteri del bagaglio spedito, aggiuntovi il criterio limite della quantità trattandosi di bagaglio portabile, quasi una sottospecie del bagaglio in genere. Ed è ovvio il fondamento delle disposizioni stesse nei principi generali e nel carattere particolare del servizio ferroviario, in quanto solamente per tal modo la responsabilità trova giustificazione nella prevedibilità e correspettivo del prezzo pagato pel servizio di trasporto. Seguendo invece il concetto della difesa del Tawfic, la responsabilità delle ferrovie, come esattamente queste obbiettano, si troverebbe impegnata per somme elevatissime e quel che più conta, per somme di cui esse ignorano la esistenza e senza corrispettivo. Se alcuno crede portar seco ricchezze, come, a quanto si dice, il Tawfic, non può farlo che a proprio rischio e pericolo senza pretendere di tenerne responsabile il vettore, che

ha esatto da esso il prezzo della corsa nè più nè meno come lo avrebbe esatto da chiunque altro. Nè giova alla difesa del Tawfic fondare il suo assunto, come tenta, su di una responsabilità aquiliana invece che contrattuale; poichè non può mutarsi la realtà del rapporto per comodità di argomento, ed una volta che di bagaglio si tratta, è inevitabile che vengano in campo le tariffe e se non è bagaglio spedito, è bagaglio che il viaggiatore porta seco e quindi, come accessorio di lui, sempre oggetto del contratto di trasporto.

Nella specie, assumendo il Tawfic di avere perduto il bagaglio, che aveva portato seco, deve dunque ammettersi la prova limitandone però l'efficacia a quel bagaglio che il Tawfic poteva aver seco a norma delle tariffe (art. 44), sia per quantità sia per contenuto, e che, sin ora, non risulta nemmeno in tali modesti limiti. Deve per contro dichiararsi perfettamente inutile la prova della esistenza sia dei valori, sia del campionario merci, di cui si è veduto sopra quale avrebbe dovuto essere il trattamento, sia infine degli oggetti di lusso straordinario non compatibili con le circostanze del caso: su di che non potrà emettersi apprezzamento concreto che dopo l'esito della prova, la cui formulazione occorre pertanto opportunamente modificare affinchè corrisponda ai concetti su espressi.

Che non può nemmeno ammettersi il quarto capitolo della prova testimoniale concernente la spesa di viaggio di lire 3 mila dal Cairo per Trieste sino in Italia, avendo il precedente viaggio marittimo una relazione soltanto occasionale e mediata col disastro ferroviario.

Considerato che deve invece ammettersi la perizia, non potendo *a priori* escludersi che le lesioni sofferte abbiano avuto conseguenze maggiori e più durature di quelle che sarebbe dato desumere dai certificati in atti dell'Amministrazione convenuta.

Che non è il caso di concedere provvisionale alcuna, per la quale del resto mancherebbe attualmente ogni criterio di determinazione.

Che le spese sono da riservarsi al definitivo, e la provvisoria esecuzione può concedersi, versandosi in materia commerciale.

P. Q. M. ecc.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.